

EL DESGUACE DE BARCOS



Uno de los trabajos más peligrosos del mundo, un problema medioambiental y humano

Sección: [Mar hoy](#)

Número de revista: [#15](#)

OTOÑO 2025

TEXT: Marc Ripol. Periodista y fotógrafo especializado en náutica y viajes.

FOTO: ©NGO Shipbreaking Platform.

Los grandes barcos, al final de su vida útil, todavía pueden dar un último provecho económico con el desguace y reutilización de materiales, pero se trata de un proceso dificultoso y peligroso. La solución es sencilla: buscar países con mano de obra barata y con poca regulación laboral y medioambiental.

Cada año unos 500 barcos de gran calado, especialmente de mercancías pero también de cruceros turísticos, dejan de ser operativos. Hasta el año 1970 se desguazaban en sus lugares de origen, que en su mayoría son países de Europa, Japón o Estados Unidos. Sin embargo, cuando se endurecieron las normativas laborales y medioambientales optaron por países con mano de obra barata y con marcos legales más débiles. Actualmente, más de un 70 % de estos grandes leviatanes terminan en las playas de Alang-Sosiya en la India, Chittagong en Bangladés, Gadani en Pakistán y, en menor medida, en los astilleros Aliağa de Turquía.

Basta con escribir *Sosiya, India* en el buscador de Google Maps para ver una imagen de 2025 en la que, en diez kilómetros de playa, se pueden contar hasta 35 embarcaciones en diferentes estados de desguace, así como un par de plataformas petrolíferas. La práctica es conocida como *beaching* (del inglés *beach*, playa) y consiste en varar el barco en la playa para desmantelarlo y despedazarlo.

Incluso con la foto de satélite se puede intuir que las condiciones de trabajo deben de ser bastante rudimentarias y que el control medioambiental no debe de ser muy estricto. Y sí, esa es la realidad: los

costes humanos y los impactos ambientales son devastadores. Los trabajadores, a menudo migrantes explotados, pierden su vida y sufren lesiones y enfermedades debido a condiciones de trabajo inseguras y exposición a sustancias tóxicas. Los riesgos son explosiones, incendios, derrumbes de estructuras metálicas de gran tamaño y manipulación de materiales tóxicos sin equipo de protección adecuado y sin protocolos de seguridad. Según un estudio de 2019 de la Universidad de Chittagong, en Bangladés, un 13 % de las personas que se dedican a este trabajo son menores de edad, que a menudo trabajan en turnos de noche para evitar las inspecciones. Y según la ONG [Shipbreaking Platform](#), desde 2009 hasta 2024 en el sudeste asiático se desguazaron 8.221 barcos y se registraron 470 muertos.

Por otra parte, los ecosistemas costeros son devastados por derrames tóxicos y otros tipos de contaminación, debido a la carencia de infraestructuras para gestionar adecuadamente los materiales peligrosos. El amianto, los metales pesados, el aceite mineral, el estaño, las pinturas y los aislamientos eléctricos son algunos de los materiales habituales en los barcos que representan un serio riesgo para la salud humana y para el medio ambiente.

Según palabras de la Organización Internacional del Trabajo (OIT): «El desguace de barcos se ha convertido en un problema importante de salud laboral y ambiental en el mundo. Es una de las profesiones más peligrosas, con niveles inaceptablemente altos de muertes, lesiones y enfermedades relacionadas con el trabajo».

Bandera de conveniencia

Cuando el barco llega al final de su vida útil, el primer paso de las navieras suele ser el cambio de bandera a una llamada de conveniencia, por motivos estratégicos, legales y, por encima de todo, económicos.

Comoras, Palau, Panamá, Togo o San Cristóbal y Nieves son algunos de los pequeños países que a menudo se escogen. De este modo, dejan de estar sometidos a las normativas laborales y ambientales de los países de origen, que en el caso de Europa, Norteamérica o Japón son especialmente estrictas. La normativa de la Unión Europea (reglamentos sobre traslado de residuos y reciclaje de buques), por poner un ejemplo, prohíbe la exportación de residuos tóxicos a países fuera de la OCDE y la venta de barcos europeos a astilleros con condiciones peligrosas. Estas prohibiciones dejan de tener efecto en el momento en que el barco cambia de bandera.

El siguiente paso es vender el barco, ya sin las obligaciones legales del país de origen, a astilleros del sur de Asia, a menudo a través de un intermediario. Estos astilleros pagan mucho mejor precio que los europeos, ya que pueden desguazarlo con un coste muy inferior y a continuación vender el acero y otros materiales recuperables.

En muchos casos, conjuntamente con el cambio de bandera se cambia también la propiedad legal del barco a una empresa ficticia ubicada en un país de regulaciones laxas (Dubái, Panamá...), eludiendo así la responsabilidad en caso de que hubiera algún accidente laboral o daños medioambientales durante el desguace.

Cómo evitarlo

La solución es aparentemente simple: requiere que los armadores vendan sus barcos a astilleros autorizados que inviertan en seguridad y en respeto por el medio ambiente. Convertir el desguace de barcos en una actividad segura y sostenible comienza por eliminar la práctica del *beaching* y sustituirla por diques secos con tecnología para desguazar de forma limpia y segura. Así de sencillo y así de complicado.

Un primer paso en la buena dirección sería restringir de forma estricta el cambio de bandera de los barcos. También es importante el diseño de los nuevos barcos, minimizando la utilización de materiales peligrosos. El evento Ship Recycling Lab, organizado por la ONG [Shipbreaking Platform](#), promueve el intercambio de conocimientos y tecnologías para el desguace correcto.

La buena noticia es que el pasado 26 de junio entró en vigor el [Convenio de Hong Kong](#) para garantizar un reciclaje seguro y ecológicamente racional de los barcos, con el objetivo de regular su desguace para proteger la salud de los trabajadores y el medio ambiente.

De todas formas, el Convenio está en fase de implementación progresiva y a corto plazo no conseguirá que el desguace en el sudeste asiático se elimine, aunque en principio se hará bajo controles más estrictos.



Barcos varados en las playas de Bangladés. Foto: ONG Shipbreaking Platform.



¿Cuál será el impacto del Convenio de Hong Kong?

El Convenio de Hong Kong, aprobado por la Organización Marítima Internacional, establece normas para garantizar un desguace seguro y respetuoso con el medio ambiente de los buques. Obliga a los buques a llevar un inventario de materiales tóxicos y exige que el reciclaje se realice en instalaciones autorizadas. Aunque entró en vigor en junio de 2025, todavía existen dudas sobre su eficacia real. Muchos de los países donde se realiza el desguace —como Bangladés o la India— tienen dificultades para aplicarlo completamente. Si no existe control internacional ni presión a los armadores, el Convenio podría quedar como una buena intención, pero con poco impacto real sobre el terreno.



Desguace de barcos de Chittagong. Wikimedia Commons - Naquib Hossain.

ENTREVISTA

Jorge Astorquia, ambientólogo y comisario de la exposición *Rompiendo barcos, rompiendo vidas*, del Museo Marítimo de Barcelona



Jorge Astorquia. Foto: MMB

¿Cómo te interesaste por el tema del desguace de barcos?

Yo había visto un cementerio de barcos en Nuadibú, Mauritania, y buscando información al respecto encontré un vídeo sobre el desguace de grandes barcos en el sudeste asiático. Me enteré de que el 70 % de los grandes barcos terminan allí y quise saber por qué. Investigué sobre el tema y escribí un artículo para la revista sobre medio ambiente *El Ágora Diario*, ya desaparecida, con la que colaboraba a menudo.

¿Cuáles son los principales problemas de esta práctica?

Es muy peligrosa para los trabajadores, por la manipulación de materiales tóxicos sin ningún tipo de protección y por los accidentes, provocados por la manipulación de piezas muy grandes sin el equipo adecuado. Además, es un problema ambiental grave por la cantidad de residuos contaminantes que no se reciclan correctamente

y que a menudo terminan en el mar.

Tengo la impresión de que es un tema al que no se le da la importancia que tiene.

Es un tema bastante grave pero, como ocurre en muchas ocasiones, a los asuntos que están geográficamente lejanos les damos menos importancia. La contaminación que genera y los abusos laborales no nos afectan directamente. Creo que la exposición que hemos montado en el Museo Marítimo de Barcelona es la primera que se hace sobre el tema.

En la divulgación de los problemas y riesgos que comporta esta práctica quiero destacar la labor de la ONG Shipbreaking Platform, dedicada a denunciar las malas prácticas en el desguace de embarcaciones.

¿Cuál podría ser, a su juicio, la solución?

Con voluntad de solucionarlo, sería fácil hacerlo, pero actualmente no existe esta voluntad. Hay dos frentes para que esta práctica pueda terminar: por un lado, que los propios países que alojan estos desguaces, que son los más afectados, deseen ponerle fin y dejar de ser, de alguna manera, el vertedero del primer mundo. Por otra parte, existe la normativa internacional, que debería ir encaminada a eliminar o dificultar mucho las banderas de conveniencia.