

La “Ceguera Marítima”: características, consecuencias y alternativas.

Alemania, Brasil y la Organización Marítima Internacional en comparación

“Maritime Blindness”: Characteristics, Consequences and Alternatives. Germany, Brazil and the International Maritime Organization Compared

HERMINIO SÁNCHEZ DE LA BARQUERA Y ARROYO

Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla, México

MARCILÉIA APARECIDA DE OLIVEIRA MONTES

Centro Universitário Internacional-Uninter, Paraná, Brasil

RESUMEN: El presente texto parte de tres puntos importantes que darán paso al análisis de la ceguera marítima, sus características y consecuencias desde la perspectiva de las acciones emprendidas por Alemania, Brasil y la Organización Marítima Internacional (OMI). El enfoque principal de esta investigación es conocer cómo estos tres actores, mediante distintos recursos, tratan de contribuir a reducir la ceguera marítima propia (en el caso de las dos naciones analizadas) y la de países en desarrollo (en el caso de la OMI). Posteriormente determinaremos sus características, medios y objetivos.

PALABRAS CLAVE: Ceguera marítima, dependencia marítima, seguridad marítima, Amazonia Azul.

ABSTRACT: This text is based on three important points that will give way to the analysis of “Sea Blindness”, its characteristics and consequences from the perspective of the actions undertaken by Germany, Brazil and the International Maritime Organization (IMO). The main focus of this research is to find out how these three actors, through different resources, try to contribute to reducing their own sea blindness (in the case of the two countries) and that of developing countries (in the case of the IMO). We want to determine its characteristics, means and objectives.

KEYWORDS: Sea Blindness, Maritime Dependency, Maritime Security, Blue Amazon.

Revista de Estudios en Seguridad Internacional, Vol. 9, No. 1, (2023), pp. 1-22.
<http://www.seguridadinternacional.es/resi/index.php/revista>

ISSN: 2444-6157. DOI: <http://dx.doi.org/10.18847/1.17.2>

INTRODUCCIÓN: ¿QUÉ ES LA CEGUERA MARÍTIMA?

El texto que tiene el lector en sus manos es el resultado de un trabajo de investigación en el que participaron las estudiantes del curso “Seguridad Internacional” de la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla (UPAEP), en México, a cargo de Herminio Sánchez de la Barquera y Arroyo. Es por eso que este artículo es fruto de la investigación de 12 estudiantes provenientes de Alemania, Brasil, Colombia y México, cuyos nombres aparecen en la nota al pie.¹ Herminio de la Barquera y Marciléia de Oliveira son quienes asumieron la conducción de la investigación y dieron forma a la redacción final del artículo, que aborda el mar como bien común para vislumbrar la seguridad marítima, incorporando el marco conceptual del ‘*Sea Blindness*’.

Nuestra atención se centra en un tema que en los años recientes ha cobrado relevancia en la discusión acerca de la importancia de los mares en la vida contemporánea: la ceguera frente al mar o ceguera marítima (Sea Blindness). Para poder explicar el alcance y la importancia de dicho concepto, trataremos de acercarnos a algunas de sus definiciones y emprenderemos un análisis de las características de dicho fenómeno. También será necesario fundamentar la dependencia, en sus diferentes dimensiones, de los Estados modernos frente al mar, para entender de esta forma por qué muchos de ellos tratan de enfrentar el problema de la ceguera marítima. Para ampliar nuestro entendimiento del problema, analizaremos de manera comparativa a Alemania y a Brasil, dos países cuyos gobiernos, conscientes de la situación, han trazado diferentes estrategias en este sentido. También hemos incluido a la Organización Marítima Internacional (OMI), como institución supranacional, para estudiar las medidas que ha adoptado para enfrentar a la ceguera marítima.

En efecto: no son muchos los países del mundo que cuenten con una agenda relacionada con el mar y con la percepción que de él tenga la población. Dos de estos casos son precisamente Brasil y Alemania, que además impulsan dicha agenda y, aunque no hablen explícitamente de una “ceguera marítima” o de pretender superarla, han establecido medidas para la creación de políticas públicas y de proyectos que aprovechen los recursos como ventanas de oportunidad que brinda el océano, poniendo el énfasis en la concientización de la población en lo que respecta a la importancia de mares y océanos. En esta comparación contrastaremos los enfoques y perspectivas de estos dos países y de la OMI, con el fin de mostrar que, si bien es cierto que reconocer la importancia de los mares es fundamental para el desarrollo de estrategias que favorezcan al Estado, no siempre se procede de la misma manera, lo que trae consigo beneficios o ventajas diferentes. De esta manera, podremos reflexionar sobre el rumbo o camino que se deba seguir, dependiendo de las características del contexto nacional y de los objetivos que se persigan. Pensamos que, si tratamos de conocer y analizar los proyectos regulados e impulsados por la OMI, institución responsable de la seguridad y protección de la navegación, esto nos ayudará a vislumbrar si los planes de acción van orientados a mitigar o disminuir la ceguera marítima, o si en su caso, no se contempla dicho tema dentro de la agenda de la organización. Si integramos todos estos puntos en la comparación con las medidas alemanas y brasileñas, estaremos en mejores condiciones para obtener una mejor

¹ Alina Gurpeet Anti, Alysson Vanessa Sánchez Rojas, Darian Virginia Arango Magno, Diana Lizbeth Guerrero Mora, Dulce Alondra Sophia López Gómez, Janette de Trejo Rosales, Marciléia Aparecida de Montes Oliveira, María Victoria Gómez Aldana, Mayka Judith Lara Trinidad, Mónica Esquivel Rodríguez, Valeria Farfán Ruiz y Sebastián Crespo Espinosa.

perspectiva sobre las tareas que se emprenden actualmente para contrarrestar los efectos de la ceguera frente al mar y de entender qué hace falta hacer en el futuro inmediato.

LA “CEGUERA MARÍTIMA”

Este concepto, *Sea Blindness*, recién comienza a entenderse y difundirse, por lo que debe ser explorado y explicado. Feldt (2013: 17) percibe que se le califica de “incomprensible” y a la vez de “provocador”, lo cual, afirma, no ayuda en nada a su comprensión. Cuando hablamos de este tema, nos referimos al amplio espectro del conocimiento y de la comprensión del mar y de los océanos; se trata de analizar cómo se relacionan los hombres con la vida marina; debemos preguntarnos qué tanto sabe el habitante promedio de cualquier país acerca del mar y cómo percibe su importancia, si el mar es para nosotros un lugar de recreo y esparcimiento, un lugar en donde domina la naturaleza indomable, si lo vislumbramos como una enorme carretera o como un gigantesco depósito de recursos. ¿Somos conscientes de que los océanos son imprescindibles para entender el clima de la Tierra? ¿En verdad sabemos lo que significan los mares y océanos para nuestra vida cotidiana y para nuestra supervivencia?

Muchas personas, al pensar en el mar, lo asocian con las playas o con los barcos de crucero, yates y botes de recreo. Al parecer, estos son los ámbitos que nos resultan más familiares acerca de los océanos, ya sea debido a nuestras experiencias personales o a los programas de televisión. También vienen a nuestra mente acontecimientos dramáticos como el naufragio del “Titanic” (1912) o el hundimiento del “Wilhelm Gustloff” (1945), de batallas como las de Salamina (480 a.C.), Lepanto (1571), Trafalgar (1805) o el ataque a Pearl Harbour (1941). Los nombres de grandes personajes de la historia que se asocian al mar conforman también una larga lista: Yi Sun Sin, Cheng Ho, Cristóbal Colón (Cristoforo Colombo), Fernando de Magallanes (Fernão de Magalhães), Juan Sebastián Elcano, James Cook y Ronald Amundsen son solo algunos de estos protagonistas de talla histórica. Así que la historia de la humanidad ha sido conformada en gran medida por navegantes, descubridores, científicos, exploradores, comandantes y sus tripulaciones, comerciantes, piratas, filibusteros, guerreros, aventureros, esto es, por marineros de todo tipo. Ciertamente, ninguna guerra hasta nuestros días ha sido ganada exclusivamente en el mar, pero las batallas navales y los acontecimientos que se han desarrollado en esos espacios acuáticos inconmensurables han sido de vital importancia para la humanidad. Un ejemplo es la batalla de Trafalgar, que dio inicio a la superioridad naval de Inglaterra en todo el orbe, no solo en los mares. Es en esas aguas donde se han desarrollado hazañas, aventuras y tragedias.

No es fácil entender el significado y los alcances conceptuales del término *Sea Blindness*, que hemos traducido como “ceguera marítima” o “ceguera frente al mar”. Con este vocablo nos referimos, en un primer acercamiento, a la falta de conocimiento y de comprensión de cara a los mares y océanos y de la manera como los seres humanos se relacionan con el mundo marino y dependen de él (cfr. Feldt, 2013: 17).

Mundstock (2016) define al concepto de la ceguera marítima como la falta de sentido y de conciencia, por parte de la política y de la sociedad, de los intereses marítimos de un país, en conexión con su significado para las relaciones económicas. Por lo tanto, este vocablo está relacionado con la forma como la mayor parte de la población percibe a los mares y océanos. Lo curioso del caso es que estos juegan un papel determinante en la vida actual, pero las cuestiones marítimas no gozan de mucha atención ni en la población ni en muchos gobiernos. A esto precisamente se refiere la noción de “*sea blindness*”. Vale aquí resaltar que incluso en naciones insulares como el Reino Unido o Australia, en donde

podríamos suponer que la conciencia acerca del papel fundamental que el ámbito marítimo juega para la vida cotidiana de la población podría ser más evidente, encontramos muy presente a este fenómeno, como lo consigna Martin (2019: 218).

En este mismo sentido, podemos definir a la ceguera marítima como la incapacidad para comprender el mar o para reconocer la importancia fundamental que tiene, ya sea en lo que atañe al desarrollo de las naciones en particular, como también en lo que respecta al bienestar internacional en general. Esto es, la ceguera marítima nos impide tomar conciencia del peso que tienen el mar y los océanos para la seguridad nacional e internacional, para el medio ambiente, para el desarrollo económico sostenible y, en general, para la supervivencia misma de los pueblos. Podría decirse que, simplemente, significa que el público y, por extensión, los gobiernos de las naciones no entienden qué es el dominio del mar no solo desde una perspectiva militar, sino también desde una perspectiva sectorial más amplia, que abarca una extensa paleta de temas. Quizá este término –ceguera marítima- no sea muy adecuado, ya que implica un estado permanente de falta de visión hacia el mar. El nombre “ceguera” significa que no existiría cura para la noción de que el público nunca comprenderá el tema marítimo y que, en cambio, correspondería a los líderes políticos de la comunidad marítima actuar como guías o asistentes para ese público ciego e ignorante, es decir, que nunca abrirá los ojos. Podría uno preguntarse, quizá, si no sería más conveniente hablar de una suerte de “miopía marítima” con diferentes graduaciones.

Si queremos averiguar acerca del origen del concepto “ceguera marítima”, parece ser que tenemos que buscarlo en el 2009. En ese año se discutía en la Gran Bretaña la dependencia de este país en relación con el tráfico marítimo; en medio de la polémica, se les achacó a los políticos británicos de sufrir una “*Sea Blindness*”, es decir, se les acusó de ignorar la importancia que para el país juega el mar en materias tales como la seguridad, por ejemplo, así como la vulnerabilidad de las vías marítimas hacia y desde el Reino Unido y el debilitamiento estructural de la fuerza naval (Martin, 2019: 218). Lo anterior quiere decir que este concepto que nos ocupa englobó, desde un principio, un conjunto de elementos de diversa índole, más allá de lo meramente militar.

Las dos guerras mundiales que ensangrentaron al siglo pasado dejaron ver con claridad que solo el país que dominara los mares dominaría al mundo. Desde el final de la segunda conflagración mundial, los Estados Unidos han sido quienes han dictado el orden en los océanos, pues la Unión Soviética nunca alcanzó la misma capacidad de presencia en los mares que las flotas estadounidenses, a pesar de sus enormes esfuerzos para que su flota pasase a poseer las capacidades de operar en “aguas azules”, es decir, en altamar, después de haberse concentrado casi siempre en la defensa costera. Esto quiere decir que dicha nación domina en temas como la proyección de poder, control de los mares, disuasión nuclear, presencia militar en aguas de superficie y en los ámbitos submarino y aéreo, poder de fuego y predominio tecnológico, etc. Todo esto hizo del siglo XX un “siglo atlántico” (Feldt, 2013: 18-19). Empero, las principales amenazas durante la Guerra Fría fueron las armas nucleares y las fuerzas armadas terrestres, por lo que no debe extrañarnos que muchos pueblos, poco impregnados de la vida en la mar y con una visión más continental que marítima, consideren a los océanos únicamente como espacios para el transporte y el movimiento de tropas, dejando otros aspectos de la seguridad marítima fuera de consideración, como, por ejemplo, que los mares son fuentes de recursos de diferentes tipos, vías de comunicación y recreación, que poseen una decisiva importancia para el clima mundial, etc. (Feldt, 2013: 19).

Por todo lo anterior no es difícil comprender que mucha gente siga viendo en los mares solamente un medio de transporte, de pesca, de recreación y de choque y confrontación con otras naciones, por lo que poco se repara en otros aspectos importantísimos, como la seguridad en la mar, que es un bien común, y la importancia que estas enormes masas de agua tienen para el clima de nuestro planeta, cuyos cambios actuales causados por el hombre están teniendo ya repercusiones de suma gravedad y alcance global.

Por lo tanto, el reconocimiento de la importancia fundamental de mares y océanos para el desarrollo y el bienestar de las naciones no siempre distingue a todos los países costeros, además de que no todos tienen a su disposición los medios económicos y la capacidad humana para hacerle frente al enorme esfuerzo, por ejemplo, de explorar y aprovechar los recursos de sus aguas territoriales o de construir y mantener una marina de guerra que pueda operar en altamar. Para algunos países -Alemania, por ejemplo-, ha sido suficiente en algunas épocas estar cerca de un aliado con fortaleza naval para sentirse seguros: un país amigo que sea una potencia en los mares ha sido siempre una situación afortunada, favorable y cómoda. Alemania, caso que estamos comentando, ha encontrado en los Estados Unidos a ese amigo protector (Feldt, 2013: 19).

Así como en otras épocas era la iniciativa personal de los marinos la que los movía a emprender largas y osadas aventuras, debemos mencionar también el papel de los gobiernos, pues son los que reconocen (o deben reconocer) la importancia estratégica de los mares en la defensa de los intereses nacionales, del bienestar de los pueblos y de la seguridad propia, más allá del horizonte y de las fronteras de los Estados.

Sin embargo, puede constatarse, particularmente en los siglos más recientes, que son precisamente los gobiernos quienes han ido perdiendo paulatinamente capacidad de visión y de cálculo, por lo que frecuentemente echan a andar políticas marítimas, navales o económicas equivocadas que traen consigo graves daños a los países; también hay que anotar, en este mismo sentido, que durante la Guerra Fría se concedía más importancia al poder estructurador del poder sobre el territorio, antes que sobre el mar (cfr. Feldt, 2013: 18).

A esto hay que agregar otro “distractor”: el dominio paulatino del aire y del espacio exterior, a lo que se dedicaron las grandes potencias desde fines del siglo XIX, en el caso del aire, y desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, en el caso del espacio. El factor “tiempo” es decisivo en esta gradual pérdida de atención a los océanos: los medios de transporte aéreo son definitivamente más veloces que los medios propios de la navegación marítima, por lo que era de esperarse que los buques de pasajeros ya no sirvan para transportar personas de un lugar a otro –en lo que están en evidente desventaja frente a los aviones-, sino para realizar viajes de placer y recreo.

La necesidad de defender e imponer los intereses nacionales en los mares es la razón que explica que los llamados “países emergentes”, como Brasil, China e India, destinen fuertes sumas de dinero a sus programas, muy ambiciosos, de construcción naval, con una visión estratégica. Otros países que podrían emprender políticas de Estado similares han carecido del impulso institucionalizado y de la visión estratégica en sus mandos políticos, como ocurre con México, por lo que a veces no solo no han avanzado en este sentido, sino que se han estancado lamentablemente (Sánchez de la Barquera, 2021: 597).

Podría decirse que, desde tiempos inmemoriales, los pueblos no siempre han estado dispuestos a apoyar los intereses marítimos a largo plazo si dicha defensa se percibe como muy onerosa: si estudiamos a través de la historia las guerras marítimas libradas por diversas naciones, vemos que las naciones perciben la necesidad de defenderse solamente si la situación se torna desesperada. Es decir, se parte de la percepción de una amenaza

potencial que a menudo proviene del aumento o la mejora de las flotas de otras naciones. Es raro a lo largo de la historia encontrar ejemplos de naciones que estén dispuestas a mantener poderosas flotas en un estado de existencia permanente. Por el contrario, parece que las grandes flotas se mantienen solo durante la duración de una crisis y luego se eliminan o se destinan a la reserva. Basta con mirar el caso de la *Royal Navy* después de las Guerras Napoleónicas, pues se licenció a gran parte de la marinería y los barcos regresaron a la reserva. Algo similar ocurrió con Canadá después de la Segunda Guerra Mundial. Parece justo argumentar que el público no tiene interés en financiar una gran flota cuando aparentemente no hay una amenaza tangible en el horizonte: las exigencias al gasto público son simplemente demasiado grandes como para poder soportarlas. De hecho, las actuales potencias occidentales libraron dos guerras que se percibieron como de naturaleza existencial y en las que el poder marítimo desempeñó un papel clave para la victoria. A pesar de esto, al terminar la Segunda Guerra Mundial no se expresó un temor popular a largo plazo que sirviera para justificar el mantenimiento de grandes flotas para evitar que problemas similares surgiesen nuevamente. Además, el único país que estaba en condiciones de hacer frente a tan onerosos gastos fue Estados Unidos.

Podríamos afirmar, por lo tanto, que la "ceguera frente al mar", cuando se trata de comprender la necesidad del dominio marítimo, no es una condición nueva en la historia de la humanidad: el fenómeno recurrente es que las personas no han entendido la dependencia que la humanidad tiene con respecto al mar. En realidad, incluso en Estados insulares, muy pocas personas, relativamente hablando, se involucran activamente en asuntos marítimos y los comprenden. Ciertamente, en cada país costero hay pequeñas o grandes comunidades de pescadores, comerciantes y personas que trabajan en muchos sectores de índole marítima; empero, probablemente sea acertado argumentar que la mayoría de las personas simplemente no tienen los vínculos profesionales o culturales para percibir lo que significa el mar: un espacio esencial enorme que posibilita la prosperidad y la supervivencia del ser humano. Pero, de nuevo, se podría afirmar que pocas personas realmente investigan o buscan comprender las diferentes redes, vínculos o dependencias que tienen las naciones en todo tipo de temas marítimos. ¿Cuánta gente repara en que la mayoría de los dispositivos electrónicos con los que trabajamos cotidianamente depende de fábricas situadas en otros países y que llegan hasta nosotros por vía marítima? ¿Cuánta gente se detiene a pensar que los eventuales problemas que surjan en dichos países podrían detener el flujo de dichos dispositivos, de microchips o de semiconductores hasta nuestros comercios? ¿Cuánta gente es consciente de la enorme cantidad de alimentos que circulan por el mundo entero gracias a las vías marítimas? ¿Cuánta gente sabe lo que significan los océanos para el clima mundial? La pandemia de COVID-19 nos mostró la magnitud de esta dependencia, al igual que la invasión rusa a Ucrania. Lo que nos muestra la realidad de todos los días es que vivimos en un mundo interdependiente en muchos aspectos, tan complejo y tan interconectado como nunca lo había estado en la historia, y en donde los mares y océanos no solamente son absolutamente indispensables, sino cuya importancia es cada vez mayor.

Ignoramos qué tan "ciegos" eran los fenicios y los atenienses de la Antigüedad o los genoveses y venecianos del Renacimiento frente a los asuntos concernientes al mar. Tampoco sabemos qué "graduaciones" sea posible establecer en aquellas situaciones de ceguera y si habría mucha diferencia frente a otros pueblos marineros de épocas posteriores o de nuestros días, como Inglaterra, España, Portugal o los Estados Unidos. Tampoco podemos responder a la pregunta acerca de en dónde deja de existir la "ceguera" y comience a percibirse una especie de "consciencia frente al mar". Quizá la sociología o la psicología social puedan decirnos si solamente en épocas de crisis se despierte esa tal

consciencia, en tanto que, cuando todo parece estar calmo y en orden, la ceguera, en distintas graduaciones, sea la que campee.

NUESTRA DEPENDENCIA DE LOS MARES

El sistema comercial del mundo descansa en su inmensa mayoría en las vías marítimas. Esto hace que el sistema económico mundial en su totalidad dependa de que se puedan seguir utilizando esas vías acuáticas en un contexto de paz, certeza y seguridad. De ahí la importancia de garantizar la conexión no solamente de mercados y zonas de producción industrial, sino también de pueblos, ciudades y continentes en todos los sentidos, incluyendo el turismo y los movimientos migratorios de todo tipo. Por si esto no fuese suficiente, los océanos y mares son lugares que cuentan con enormes recursos naturales que han sido, son y serán de enorme utilidad, tomando en cuenta que la población del planeta sigue aumentando. Esta importancia se acrecentaría si dichos recursos fuesen empleados de manera razonable; además, su presencia explica en gran medida muchos de los conflictos actuales en los mares del mundo, lo que en algunos casos puede incluso significar que exista el peligro latente de que alguno o algunos de los protagonistas decida o decidan echar mano de la fuerza militar para dirimirlos.

Booth afirma que los Estados se muestran interesados en usar los mares debido a tres objetivos: 1) para el paso de personas y mercancías; 2) para poder desplegar el poder militar con propósitos diplomáticos o para emplearlo contra objetivos en mar o tierra, y 3) para la explotación de recursos en el mar o bajo el mar (Booth, 1985: 45). La existencia de enormes recursos bajo las aguas oceánicas se explica en parte debido a la enorme extensión que estas ocupan: siete de cada diez partes del planeta están cubiertas por mares y océanos, es decir, por agua. Estas enormes masas acuáticas, junto con los ríos y lagos, forman lo que conocemos como hidrósfera o hidrosfera. Los mares y océanos representan un volumen total de un billón 338 mil millones de km³ de agua, esto es casi toda el agua en nuestro planeta. Los océanos son esas grandes masas de agua salada que separan a los continentes, por lo que no es de extrañarse que la enorme mayoría de las aguas marítimas y oceánicas esté repartida en tres grandes océanos: el Pacífico, el Atlántico y el Índico. Estos ingentes cuerpos de agua tienen una capa superficial de agua templada, es decir, de entre 12° a 30°C, con una profundidad que varía según las regiones, por lo que puede tener entre unas decenas hasta unos 400 a 500 metros. Debajo de esta capa las temperaturas descienden hasta 5° y -1°C.

Un aspecto muy importante de los mares y océanos es que fungen como reguladores térmicos, debido a su gran capacidad calorífica: se mantienen a una temperatura superior a la de las capas de aire que se encuentren encima y son menos sensibles que los continentes a las variaciones estacionales y cotidianas de la insolación. Esto significa que la capacidad calorífica del agua es mayor que la de la tierra. Las corrientes marinas, provocadas por la rotación de la tierra, el viento y los movimientos de compensación, también influyen en el clima porque trasladan masas de aire a través de los océanos, enfriando o calentando las regiones por las que pasan.

Se calcula que aproximadamente un 90% de la población mundial vive en una franja de unos 556 km a partir de la línea costera, además de que un 80% de las ciudades y centros financieros más importantes se asientan a no más de 185 km de la costa. Los mares y océanos permiten el transporte de bienes voluminosos, imposibles de transportar por vía aérea, lo que hace que el transporte marítimo sea esencial para el desarrollo económico del mundo entero, pues más del 80% del comercio mundial discurre por vía

marítima. Además, el 70% del oxígeno del planeta es generado por la flora marina (Hofbauer, 2015: 15).

El mar es uno de los espacios más importantes tanto para las personas como para una gran mayoría de los Estados ribereños; para entender esto basta con pensar que, de la superficie del planeta Tierra, el 71% está cubierto de agua y el restante 29% es la masa continental. De esa masa de agua, el 97.5% está en los mares y océanos y es salada; solamente el 2.5% restante está constituido por agua dulce. El problema es que, de esta agua dulce, proporcionalmente disponible en menor cantidad que la salada, solo el 1% escurre por las cuencas hidrográficas en forma de ríos y arroyos o se deposita en lagos y otros cuerpos de agua y en acuíferos. Solamente el 0.007% del agua dulce está realmente a disposición de la población humana, por lo que de este pequeñísimo porcentaje dependen los procesos sociales vitales (JUMAPAM, 2023).

Decíamos líneas arriba que cerca del 80% del comercio del comercio mundial en volumen se transporta por mar y es manejado por puertos de todo el mundo; esto representa más del 70% del comercio mundial en valor (Alvarado, 2022; UNCTAD, 2018). De modo que resulta un espacio vital para el intercambio de mercancías, y con ello la posibilidad de una expansión económica, particularmente de los Estados que tienen salida al mar. Bajo esa misma línea, es menester señalar cuáles son algunas de las rutas comerciales marítimas más importantes del mundo:

1. El Canal de Panamá: por esta ruta transita alrededor del 6% del comercio mundial (Cerbán y Piniella, 2014; Belinchón, 2021; cfr. Georgia Tech Panama, 2023, que habla de un 5%).
2. El Canal de Suez: representa aproximadamente el 12% del comercio mundial (Paul, 2021).
3. El Estrecho de Malaca: por este paso obligado para el tránsito marítimo entre los océanos Pacífico e Índico circula aproximadamente el 25% del comercio mundial (Paul, 2021).
4. Estrecho de Ormuz: diariamente, por aquí pasan en promedio 21 millones de barriles de petróleo, lo que representa aproximadamente el 21% del consumo mundial de petróleo (Gracia, 2020; Paul, 2021).

Por otro lado, haciendo énfasis en la dependencia que tienen los Estados hacia el mar es importante mencionar que, además de contar con una importancia para los Estados en términos económicos -como hemos explicado líneas arriba-, los mares y océanos son fundamentales en aspectos tan esenciales como lo son el clima y su regulación, pues su interacción con la atmósfera es fundamental para lograr las condiciones ambientales del planeta, ya que se encargan, a través de las corrientes marinas, de dispersar el calor que aquella retiene.

Bajo esa misma perspectiva, diremos que los océanos son grandes captadores de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂, gas de “efecto invernadero”) de la atmósfera, pues absorben el gas que puede ser transportado por masas de agua o captado durante la fotosíntesis y ser convertido en materia orgánica, gran parte de la cual se recicla y sirve como alimento para organismos pequeños, que a su vez cumplen un papel en la cadena alimenticia. Sin embargo, con la absorción por los océanos del dióxido de carbono que se emite a la atmósfera procedente de actividades humanas, se altera la química de los carbonatos y la acidez del agua de mar en un proceso denominado “acidificación de los océanos”. Esto reduce el dióxido de carbono de la atmósfera y mitiga de manera sustancial el cambio climático, pero la acidificación de los océanos se convierte en un grave

problema mundial debido a las posibles afectaciones a los organismos marinos y los ciclos biogeoquímicos. También hay que señalar que las aguas de los océanos almacenan más del 90% del calor adicional atrapado en la Tierra debido a las emisiones de carbono que la actividad humana genera. Solo un 2.3% calienta la atmósfera, en tanto que el resto derrite la nieve y el hielo y provoca más calor. Esto quiere decir que los mares y océanos hacen más lento el proceso de calentamiento de la atmósfera (OMM, 2022).

En cuanto a la importancia de los recursos pesqueros, podemos afirmar con la FAO (2022: 4 ss.) que la pesca y la piscicultura contribuyen a la seguridad alimentaria en tres formas principalmente:

1. La producción pesquera y acuícola mundial registran marcas históricas, por lo que el sector biológico pesquero será cada vez más importante para suministrar alimentos y nutrición. La producción pesquera y acuícola total llegó a 214 millones de toneladas en 2020. La cantidad destinada a consumo humano fue en ese año de 20.2 kg per cápita, más del doble del promedio de 9.9 kg per cápita registrado en la década de 1960. Unos 58.5 millones de personas trabajan en el sector primario, por lo que se estima que unos 600 millones de medios de vida dependen, al menos parcialmente, de la pesca y la acuicultura.² El comercio internacional de productos pesqueros y acuícolas generó aproximadamente 151 000 millones de dólares en 2020, una cifra inferior al récord histórico de 165 000 millones registrado en 2018, lo que se atribuye principalmente a la aparición de la COVID-19.
2. La acuicultura tiene un gran potencial para alimentar y nutrir a la población mundial, pero el crecimiento de la producción debe ser sostenible. En 2020, la producción acuícola mundial alcanzó un récord de 122.6 millones de toneladas, con un valor total de 281 500 millones de dólares. Los animales acuáticos representaron 87.5 millones de toneladas y las algas registraron 35.1 millones de toneladas. En 2020, impulsada por el incremento experimentado en Chile, China y Noruega, la producción acuícola mundial creció en todas las regiones excepto en África; Asia siguió dominando la acuicultura mundial, produciendo un 91.6 % del total. El crecimiento acuícola se ha producido generalmente a costa del medio ambiente, por lo que la sostenibilidad del desarrollo acuícola sigue siendo un gran reto, con el fin de atender la creciente demanda de alimentos acuáticos sin producir impactos ambientales graves.
3. El consumo mundial de alimentos acuáticos se ha incrementado notablemente en los últimos años y seguirá con esa tendencia. El consumo mundial de alimentos acuáticos (excluidas las algas) se ha incrementado a un ritmo medio anual del 3.0 % desde 1961, en comparación con un ritmo de crecimiento de la población del 1.6 %. El consumo per cápita de alimentos acuáticos pasó, de una media de 9.9 kg en la década de 1960, a una marca histórica de 20.5 kg en 2019, mientras que se redujo ligeramente a 20.2 kg en 2020. Se estima que el aumento de los ingresos y la urbanización, las mejoras en las prácticas posteriores a la captura y los cambios en las tendencias alimentarias generarán un incremento del 15 % del consumo de alimentos acuícolas, a fin de suministrar una media de 21.4 kg per cápita en 2030.

² Un “Medio de Vida” es lo que las personas hacen para “ganarse la vida”, es decir, para satisfacer sus necesidades y tener una vida digna en el contexto en el que viven, lo que ayuda a construir resiliencia tanto en los hogares como en las comunidades, según lo consigna el Centro de Medios de Vida, accesible en: <https://www.livelihoodscentre.org/es/what-are-lh-#:~:text=Llamamos%20Medios%20de%20Vida%20a,los%20hogares%20y%20las%20comunidades.>

En lo que atañe a los movimientos migratorios, si bien es cierto que la migración ilegal a través del mar no evidencia por sí misma la dependencia que tienen los Estados con respecto a los espacios oceánicos, sí permite ver la importancia de mantener las zonas costeras seguras y, sobre todo, de proporcionar una mayor atención a lo que allí ocurre, pues en ciertos casos estos flujos podrían amenazar la seguridad del Estado y de sus ciudadanos.

En lo que atañe a los flujos migratorios, hay que señalar que dos de las cinco principales rutas de migración discurren precisamente a través del mar:

1. El paso por el mar Mediterráneo: de acuerdo con la Organización Internacional para las Migraciones, tan solo en 2020, más de 108 000 personas han cruzado el mar en barcos dirigidos por contrabandistas para poder llegar a Europa (Barchilón 2020);
2. El paso por el Mar Rojo: de acuerdo con informes de la misma organización, se estima que unos 84 378 africanos del este llegaron en los primeros seis meses de 2019 a Yemen, con el objetivo de continuar su camino principalmente hacia Arabia Saudí. Esta ya es la ruta de migración mixta más grande del este de África.

Por lo anterior se puede decir que otra razón por la que es importante que los Estados pongan especial atención a las migraciones es precisamente porque podría significar una gran amenaza a la seguridad, sobre todo en términos económicos, por la dificultad que entraña absorber, proteger y darle atención a un número muchas veces incontrolable de personas.

Algunos Estados se resuelven a enfrentar los problemas de seguridad derivados de la migración, de la piratería en algunas rutas marítima, así como de otros peligros y amenazas en los escenarios marítimos, lo que ha llevado a Grove a argumentar: “Si se desea modelar el entorno de seguridad contemporáneo para reflejar los intereses geopolíticos propios y de los aliados, hay que ser una gran potencia marítima o un contribuyente significativo a una coalición marítima” (Grove, 2014: 1). La razón es que a lo largo de la historia el mar ha sido de vital importancia para transportar bienes, recursos y personas, incluso en nuestros días, pues, a pesar de contar con otros medios de transporte, el mar sigue significando por mucho el principal medio por el que el comercio mundial transporta bienes, de ahí la importancia de contar con vías marítimas seguras, pues sin ellas la economía mundial colapsaría.

Existen naciones con un alto nivel de dependencia frente al mar para su bienestar económico y social como lo son el Reino Unido, Japón, Alemania, Estados Unidos y Brasil; en dichas naciones, cualquier interrupción en el flujo de comercio a través de los mares tendría un efecto catastrófico y paralizante en el país. Las naciones occidentales han mantenido por años un conjunto de normas internacionales centradas en la región de las que disfrutaban las naciones emergentes, sin embargo, nos encontramos en un mundo de potencias emergentes alrededor del mundo, por lo que aquellas regulaciones internacionales que ha mantenido el Occidente no están forzosamente aseguradas. Ello trae consigo que la constante dependencia de las naciones respecto al mar demande de una capacidad de ser consciente del poder de este medio para salvaguardar la seguridad económica y los intereses geopolíticos, pues de acuerdo con Spencer, “el primer deber de cualquier gobierno es proteger a la nación y a sus habitantes, incluyendo costas, puertos y líneas de comunicación que se van entrelazando en nuestra vida cotidiana” (Spencer, 2019).

Países como Brasil, China, India y la Federación Rusa han reconocido en las últimas décadas la importancia del mar y de poseer una flota de guerra en condiciones de operar en altamar, reconociendo en ello un significado estratégico. Es decir: no basta con poseer una flota, sino que hay que hacer que intervenga en los escenarios internacionales, lo cual ya hacen o intentan hacer todos estos países. Brasil, China e India han puesto en marcha programas de construcción naval muy ambiciosos, destacando, por ejemplo, la construcción de portaaviones en China y de submarinos en Brasil (Albrecht, 2011; Sánchez de la Barquera, 2021). Esto significa que los océanos y los mares están ganando importancia a los ojos de muchos Estados, por lo que es de esperarse que aumenten de la misma manera los esfuerzos de esas naciones para influir en la distribución del poder, en protagonismo y en la capacidad para ser factores decisivos en la estructuración del orden marítimo mundial (Feldt, 2013: 19). Lo anterior nos podría llevar a decir que estas medidas serían muestra de una “conciencia marítima”, y no tanto de una “ceguera marítima”. Sin embargo, parece que esto no es suficiente: Albrecht (2011: 21) consigna que un tema recurrente en las conferencias anuales en el llamado “*Seapower Symposium*” (Naval War College, en Newport, Rhode Island) es que los ponentes se quejan precisamente de la ceguera frente al mar que los pueblos y sus gobiernos siguen sufriendo en nuestros días.

EL CASO DE ALEMANIA

- Datos generales:
 - Superficie territorial: 357 592 km² (DESTATIS, 2023)
 - Zona Económica Exclusiva: 32 982 km² (DB, 2022: 4)
 - Línea de Costa: 2 389 km (Statista, 2023)

Alemania es un caso algo discrepante si lo comparamos con los países señalados en el párrafo anterior, pero también podría ser señalado como un caso afortunado: a pesar de que la percepción pública no lo sepa y de que la opinión pública no muestre mucho interés en los asuntos del mar, este país se ha desarrollado de tal manera que se ha convertido en uno de los actores marítimos más importantes del mundo. Las compañías navieras (“armadoras”) alemanas manejan la tercera flota mercante más grande del mundo; los barcos portacontenedores alemanes o bajo bandera alemana representan aproximadamente una tercera parte de la capacidad mundial de carga, por lo que ocupan el primer lugar a nivel mundial. Además, la generación científica de conocimientos en torno a los mares y océanos colocan a Alemania en los primeros lugares en el planeta. Un caso paradigmático de estos grandes descubrimientos y desarrollos científicos alemanes es el sistema de propulsión independiente del aire (AIP, por sus siglas en inglés), para mover a submarinos convencionales (llamados “de quinta generación”), basados en el empleo de una membrana de intercambio de protones en células de combustible (*Brennstoffzellen*) que se alimentan de hidrógeno. Esto permite que el submarino pueda desplazarse a altas velocidades de manera silenciosa, sin necesidad de subir a la superficie, sin generar vibraciones y emitiendo un mínimo de calor, lo que hace al submarino prácticamente indetectable. Por si esto fuera poco, los astilleros alemanes están considerados también entre los mejores a nivel mundial, por lo que este país es uno de los más representativos en lo que atañe a la calidad, a la innovación y a las perspectivas de futuro. Lo más extraño y paradójico de este caso exitoso es que la opinión pública alemana, literalmente, no repara prácticamente en nada de esto (Feldt, 2013: 19).

Así que, aunque el sector marítimo tenga un gran impacto en la economía y en la vida cotidiana en Alemania, podemos constatar el fenómeno de la ceguera frente al mar en dicho país, pues el ciudadano promedio y los medios de comunicación no entienden ni discuten el peso que tiene para el país el sector marítimo, ni la importancia que igualmente recae en una marina militar fuerte y con presencia en los mares del mundo, los recursos de energía o alimentos y la conexión entre los países. Hay varias razones que podrían explicar este fenómeno en Alemania, pero la pregunta central es si se trata de un estado permanente o si hay una cura para esta ceguera. Para darnos una idea del peso que tiene el mar en la economía alemana, diremos que aproximadamente medio millón de personas trabajan de manera directa o indirecta en sectores económicos ligadas a las actividades marítimas (Feldt, 2013: 20).

Al estar en el centro de Europa con nueve vecinos, Alemania tiene costas en el norte sobre el acceso al Mar del Norte y al Mar Báltico. Historias dramáticas que tienen que ver con el mar, naufragios y las numerosas batallas navales en las que los alemanes han participado han causado un profundo respeto al mar. Sin embargo, la atención del público y de los medios es muy corta. La mayoría del pueblo alemán piensa que el interés marineró debe estar en el Ministerio de Asuntos Exteriores y que, por lo tanto, no es necesario preocuparse de esto. Además, la gente en Alemania, por el pasado histórico del siglo XX, es muy escéptica en lo que concierne al uso del poder militar y a toda forma de violencia; por eso no comprende la importancia de los buques de guerra de los escenarios internacionales actuales. Esta actitud dificulta la comunicación del sector marítimo –civil y militar- con la sociedad y es una razón por la que este sector experimenta una escasez de trabajadores cada vez más marcada.

Hace unos años, en 2018, la agencia de noticias de la marina alemana echó a andar una campaña con el lema “*Meer. Für dich*”, es decir: “Mar. Para ti”, pero también –empleando un juego de palabras- en el sentido de “Más (*mehr*) para ti”, con el objetivo de mejorar la conciencia en la población en torno de la importancia del sector marítimo. Sus mensajes indican que la prosperidad de la nación depende del comercio del mar, que el país necesita rutas marítimas seguras y una marina fuerte para proteger estas rutas. Se podrá alegar si esta campaña raya o no en el simplismo, pero lo que aquí queremos recalcar que se trata de una medida dirigida con toda intención a la civil para hacerla consciente de la importancia del sector marítimo.³

Otra medida encaminada al mismo objetivo es la creación, en junio de 2000, de la “Conferencia Marítima Nacional” (*Nationale Maritime Konferenz*) por parte del gobierno federal alemán. Lo que se propone esta especie de “mesa redonda” es observar al sector marítimo como un fenómeno en sí mismo, complejo e integral. Además, en la Universidad “Christian Albrecht”, en Kiel, unos científicos pertenecientes a seis facultades publicaron en 2010 el libro “World Ocean Review”. Esta obra describe y valora en 10 capítulos la enorme riqueza y complejidad del mundo marino, sin embargo, si bien se trata de un trabajo extraordinario, los científicos pasaron por alto referirse a la importancia de la seguridad en el ámbito marítimo y a las tareas que las marinas de guerra deben cumplir. Es por eso que Feldt (2013: 20) no duda en hablar, en este caso, de una muy específica “ceguera marítima” que debe ser erradicada. En efecto: si tan importantes

³ Para ilustrar dichos comentarios, recomendamos la lectura de las páginas: <https://www.friedenskooperative.de/friedensforum/artikel/meer-fuer-dich-marine-rettet-wohlstand> y <https://www.imi-online.de/2013/08/07/meer-fur-dich-als-vorsatzliche-volksverdummung/> (consulta: 15 de mayo de 2023).

son los mares debido a lo que representan para la vida de las personas y de los pueblos, debemos saber que hay que protegerlos y estar en condiciones de poder hacerlo.

Un proyecto muy interesante y relevante para los objetivos de este artículo es el que encabeza el Comando de la Flota (*Marinekommando*), pues publica desde hace alrededor de 35 años, con el objetivo de actuar en contra de la ceguera marítima alemana, un informe anual en donde se presenta, con ayuda de una enorme cantidad de datos y de análisis muy bien elaborados, la dependencia que Alemania tiene frente a los mares y océanos. Y es que el objetivo de este compendio es, precisamente, llamar la atención de la población acerca de esta marcada dependencia marítima alemana y de la necesidad de emprender medidas para asegurar los intereses marítimos nacionales. El más reciente de estos informes es el “*Jahresbericht 2022: Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*” (“Informe anual 2022: Hechos y datos acerca de la dependencia marítima de la República Federal de Alemania”); fue presentado por el Comandante en Jefe de la Marina, Vicealmirante Jan Christian Kaack, en noviembre de ese año (Bundeswehr, 2022). En el texto de presentación, el Vicealmirante Kaack afirma que la invasión rusa de febrero de 2022 es un claro ejemplo de la vulnerabilidad del entendimiento alemán de la seguridad, pero también de la vulnerabilidad de las vías marítimas. Dicho conflicto regional ha tenido repercusiones a nivel global, como lo demuestra la crisis en materia de transporte de alimentos, de encarecimiento de combustibles y, por lo mismo, la inflación que ha estallado en numerosos países del mundo.

Especialmente para Alemania, una nación industrializada y comercial, el empleo ilimitado de las vías marítimas es de importancia crucial. La importación fluida de materias primas y la exportación asegurada de numerosos bienes garantizan la funcionalidad de la economía y de la vida cotidiana en dicho país. Por eso es esencial que la marina alemana esté en condiciones no solo de garantizar la libertad y la seguridad en las vías marítimas, sino también de defender al país y a sus aliados de cualquier agresor, según el Comandante de la Marina. Las cifras, datos y hechos que encontramos en el informe anual 2022 explican de manera muy clara el porqué son los mares tan importantes para la vida cotidiana alemana, de tal manera que se hace evidente que Alemania debe defender sus intereses marítimos con toda determinación.

El informe del año 2022 (que el lector curioso puede consultar íntegro en *Marinekommando*, 2022) comienza, en su primer capítulo, por exponer la situación de la seguridad marítima, por lo que toca el tema de la seguridad del comercio marítimo mundial, la piratería, los movimientos migratorios en los mares, la gestión de la seguridad en los mares del mundo y el papel de la marina alemana. El segundo capítulo se concentra en las flotas mercantes, la economía y el comercio a nivel mundial, así como en el peso económico que tienen los astilleros a nivel mundial, máxime que la competencia de los países asiáticos (China, Japón y Corea del Sur, principalmente) es un reto enorme para Alemania.

El tercer capítulo explora el panorama de la economía alemana ligada a los mares, como el comercio exterior, la cantidad de bienes transportados, cifras y hechos relativos a la flota mercante alemana, así como el significado de los astilleros alemanes, considerados entre los mejores, más modernos y eficientes del mundo.

Es así que este proyecto editorial, que ya se ha establecido con firmeza como un documento que se espera ansiosamente cada año, es una muy seria, bien lograda y consolidada medida para ilustrar a los lectores e interesados acerca de la importancia de

los mares y océanos para la sociedad y la economía en Alemania, es decir, es una herramienta que busca contrarrestar los efectos de la ceguera marítima.

EL CASO DE BRASIL

- Datos generales:
 - Superficie territorial: 8 510 417,771 km² (IBGE, 2022)
 - Zona Económica Exclusiva: 3 660 955 km²
 - Línea de Costa: 8 500 km (Fuzileiros Navais, 2021)

También en Brasil encontramos en la opinión pública el fenómeno de la “ceguera frente al mar”, como constata Albrecht (2013: 21): la dependencia marítima existente de un país es ignorada y por lo tanto no existe una previsión de seguridad, o al menos no en la magnitud que sería necesario.

La dependencia marítima de este enorme país sudamericano es muy considerable. Para empezar, hay que ver que alrededor del 95% del comercio exterior brasileño es movilizado por vía marítima; esto quiere decir que Brasil está por encima del promedio mundial en lo que toca al transporte de mercancías por mar, que es del 80% (Agência Marinha de Notícias, 2022). Por ello, vemos que, en el “Ranking (sic.) de Puertos de la CEPAL” de 2017, se muestra que el puerto de Santos (Brasil) ocupaba el segundo lugar en exportación marítima en todo el continente latinoamericano, solo por debajo del puerto Colón en Panamá (CEPAL, 2017). También el “Informe portuario 2021”, de la misma organización, consigna que ambos puertos rivalizan en importancia, alternándose en el primer lugar según los criterios aplicados (CEPAL, 2022).⁴

Evidentemente, Brasil cuenta con una posición geoestratégica sumamente importante, ya que, además de su gran superficie territorial, cuenta con una extensión litoral que apunta directamente al continente africano. De su gran litoral marino, 68 puertos son los que proveen alrededor del 90% de las exportaciones que realiza el país. Además, recordando la historia brasileña, muy ligada al mar, la mayoría de las grandes ciudades fueron ubicadas en la costa, por lo que, hoy en día, la población de los estados costeros genera más del 50% del PIB nacional.

El descubrimiento de reservas de petróleo ha hecho que Brasil acelere este proceso, temiendo que áreas adyacentes a la Zona Económica Exclusiva brasileña sean codiciadas por otros países. Es por ello que la Armada brasileña ha intensificado sus esfuerzos para defender la soberanía brasileña tanto en las aguas nacionales como en el espacio sobre ella, con el apoyo de la Fuerza Aérea, realizando operaciones de monitoreo constantes con sus buques e invirtiendo en proyectos como la construcción del primer submarino nuclear en el hemisferio sur (Sánchez de la Barquera, 2021: 594).

Con un presupuesto estimado de 40 mil millones de reales (7 515 080 000 de euros), el Programa de Desarrollo Submarino (PROSUB) prevé la construcción de cinco submarinos, uno de ellos de propulsión nuclear, ágiles, rápidos y discretos, con la

⁴ El documento “Desempenho Portuário 2021 – Anuário Estatístico”, del Gobierno Federal brasileño, presenta un panorama completísimo sobre los puertos de Brasil, mercancías, tendencias y cantidades manejadas, con ayuda de innumerables tablas, gráficas y comparaciones. Se puede acceder a él en: <https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/setor-portuario-movimenta-1-2-bilhao-de-toneladas-de-cargas-em-2021/anuario-2021-vf-003.pdf> (consultado: 24 de mayo de 2023). Según datos de la ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), existen 175 instalaciones portuarias de carga en Brasil, pero solo 99 están ubicadas en la costa.

intención de servir como poder disuasivo a las amenazas que pudieran cernirse sobre las costas brasileñas, siendo el mayor programa de desarrollo de tecnología militar que han llevado a cabo las fuerzas armadas de ese país.

No es de sorprender que el décimo litoral más grande del mundo sea utilizado por Brasil como una estrategia para cumplir su objetivo de volverse una potencia regional en América Latina y un jugador estratégico a nivel internacional (Ortiz, 2021: 1 ss.). Dentro de esta lógica, los estudiosos brasileños de la geopolítica se dieron a la tarea de generar el proyecto “*Amazônia Azul*”, el cual, ha sido concebido con el objetivo, por un lado, de aprovechar y proteger los enormes recursos naturales de los mares brasileños y, por otro, de concientizar a la población sobre la importancia de la región marina y sus recursos, que, se argumenta, son de una magnitud mucho mayor que los de la Amazonia continental, la llamada “*Amazônia verde*”. Esto se explica porque el primer objetivo fijado por los deseos de protagonismo internacional de Brasil fue el establecimiento de la política de la “*Amazonia verde*”, a inicios de la década de 1930, para ocupar los espacios vacíos desde el Atlántico hacia el oeste del país, aprovechando los enormes recursos naturales de la región del Amazonas. Estas políticas se extendieron hasta la década de 1970. Una vez cubiertos estos objetivos, que en ocasiones llegaron a levantar suspicacias entre los vecinos del enorme país, comenzó a fraguarse en esos mismos años 70 la idea de la *Amazônia Azul*, como un símil de la verde, pero ahora mirando hacia el mar. Esta política de ocupación y aprovechamiento de las costas y mares adquirió mayor preponderancia a partir del siglo XXI (Ortiz, 2021: 2).

La Marina de Brasil explica que, debido a la importancia estratégica de las costas y mares del país, a las riquezas allí contenidas y a la necesidad más que imperiosa, de garantizar su protección, se ha buscado alertar a la sociedad sobre dichos bienes naturales, su biodiversidad y su vulnerabilidad, por lo que se determinó denominar a tan extensa zona “*Amazônia Azul*”, cuya área, ciertamente un poco menor que la *Amazônia Verde*, es en todo comparable a ella. Las potencialidades de dicha zona marítima, que van relacionadas con la responsabilidad de protegerla, conduce a la necesidad de estudiarla desde cuatro vertientes: la económica, la ambiental, la científica y la de la soberanía brasileña sobre ella (Fuzileiros Navais, 2021).

Podemos definir a la “*Amazonia Azul*” como “la región que comprende la superficie del mar, las aguas que recubren el lecho marino, el suelo y el subsuelo marinos contenidos en la extensión atlántica que se proyecta desde la costa hasta el límite exterior de la Plataforma Continental Brasileña” (Marinha do Brasil, 2019).

Este proyecto también se ha consolidado como una acción política, ya que durante el primer mandato del presidente Luiz Inácio Lula da Silva, de 2003 a 2011, se estableció el proyecto de la “*Amazonia Azul*” como parte de la nueva Estrategia Nacional de Defensa, en la que también se incluye el apartado de Política Nacional de Defensa. Aquí vale la pena subrayar algo que ha caracterizado a la política de Brasil frente al mar, lo que incluye, forzosamente, a su marina de guerra: la continuidad institucional de las medidas encaminadas a fortalecerla. Así, independientemente de los grandes cambios que ha habido a nivel nacional en la política brasileña, los proyectos como el PROSUB, mencionado líneas arriba, continúan: citemos, como ejemplo, la visita que realizó hace unos meses, en marzo de 2023, el Presidente Lula al Complejo Naval de Itaguaí, en donde se construyen los submarinos brasileños: Allí, el gobernante aprovechó la ocasión para destacar la importancia que las inversiones públicas y privadas en el sector defensa tienen para la economía del país entero. Esto contrasta, por ejemplo, con lo que ocurre en un país que, tradicionalmente, al contrario de Brasil, ha vivido de espaldas al mar: México,

en donde, en 2018, inmediatamente después de ser investido como Presidente de la República, Andrés Manuel López canceló el ambicioso programa de construcción de fragatas POLA, es decir, “Patrulla Oceánica de Largo Alcance” (Sánchez de la Barquera, 2021: 597).

Dentro de estas políticas señaladas arriba, se establece que, entre los intereses nacionales de Brasil, debe resaltarse la importancia de la “Amazonia azul” debido al alto número de recursos naturales disponibles en la zona, tales como petróleo y gas, además de los recursos biológico-pesqueros. Esto nos ayuda a enfatizar aún más la dependencia directa que tiene Brasil frente al mar, pues en la zona de la Amazonia Azul se encuentran grandes reservas de presal, conjunto de rocas ubicadas en las fracciones marinas de gran parte de la costa brasileña, con potencial para la generación y acumulación de petróleo, donde se extrae cerca del 85% del petróleo, 75% de gas natural y 45% de productos marítimos producidos en el país (Pereira, 2019).⁵ Por si esto fuera poco, el Departamento Nacional de Producción Mineral (DNPM) ha notificado al gobierno brasileño sobre el potencial de extracción de metales de alto valor económico como el níquel, cobre, cobalto y manganeso, situados a unos 4 000 metros de profundidad.

Pero el proyecto de la Amazonia Azul no se queda allí: con el fin de ilustrar a la población en asuntos marítimos, esenciales para los intereses de su país, la Armada de Brasil publicó un libro que busca, por medio de un lenguaje comprensible para todos, despertar en la población brasileña la conciencia de la importancia que tiene el mar para la nación.⁶ Este libro, por lo tanto, es parte esencial de un proyecto que termina siendo de muy amplio espectro, sumamente ambicioso y de naturaleza económica, política, educativa y estratégica.

Un objetivo a alcanzar es que la Amazonía Azul abarque 5.7 millones de km², convirtiéndose Brasil en el país con la octava zona marítima más grande del mundo, por donde circulará el 95% de las mercancías del comercio exterior brasileño, a través de unos 40 puertos nacionales. Así, dada la gran importancia del litoral, la Marina de Brasil ha implementado ciertos programas con el objetivo de proteger la zona y privilegiar los intereses brasileños. El más conocido es el *SisGAAz* (*Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul*), cuyo principal propósito es el monitoreo y control integrado del área internacional de búsqueda y salvamento, con responsabilidad de la Marina, contribuyendo a la capacidad de responder inmediatamente frente a amenazas, agresiones, actividades ilícitas, emergencias o desastres ambientales (De Araujo y Costa, 2023).

LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

Como ya hemos comentado, es posible afirmar que la ceguera, como fenómeno de la cultura política de una nación, se genera a partir de una falta de conocimiento y de conciencia del valor económico real y potencial de un recurso determinado (cfr. Tiller *et*

⁵ “Compuesto por el prefijo *pre-* y el sustantivo *sal*, *presal* se refiere al conjunto de rocas que se encuentra por debajo, o que aparece después, de una masa de sal en profundidad, es decir, a unas rocas con potencial para la generación y acumulación de petróleo que, en el transcurso del tiempo, se fueron depositando antes de la capa de sal. De esta forma, el término se utiliza adecuadamente tanto para aludir a esta capa geológica como para referirse a los yacimientos que contiene y al petróleo que se extrae de ellos.” Fuente: Fundeu RAE, accesible en: <https://www.fundeu.es/recomendacion/presal-neologismo-valido/>

⁶ Dicho libro se llama *Amazônia Azul: o Mar que nós pertence*, de Armando Amorim Ferreira Vidigal *et al.*, Rio de Janeiro: Editorial Record, 2006. Para darnos una idea de la magnitud y de los alcances del proyecto de la Amazonia Azul, recomendamos también la lectura de *Marinha do Brasil*, 2019, así como De Araujo y Costa, 2023.

al., 2020). Aunque la OMI parezca concentrarse en el transporte marítimo, sus objetivos van en realidad más allá, buscando emprender medidas que fortalezcan la seguridad, la protección y la buena conducta ambiental en los mares; además, promueve la innovación y la eficacia. Esto significa que dicha organización promueve la eficiencia energética, nuevas tecnologías e innovación, educación y formación marítimas, protección marítima, gestión del tráfico marítimo y desarrollo de la infraestructura marítima, con el fin de coadyuvar a la creación de un marco institucional adecuado para un sistema de transporte marítimo mundial ecológico y sostenible (OMI, 2020). En este sentido la OMI es un organismo idóneo para luchar contra la “ceguera marítima” desde distintos ámbitos y es uno de los más relevantes es el ámbito económico de los mares y océanos. Podemos afirmar, por lo tanto, que el desarrollo de capacidades y de conocimiento en cuanto a los recursos ecológicos y la importancia ambiental del mar es un camino para reducir la ceguera en los Estados en desarrollo.

Existen diferentes organizaciones que buscan asesorar y apoyar a la OMI en diferentes escenarios y proyectos y que, de manera directa o indirecta, pueden ayudar a reducir la ceguera frente al mar de pueblos y gobiernos. Una de ellas es el llamado “GESAMP”: *Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection*. Se trata de un grupo de expertos científicos independientes que asesora al sistema de las Naciones Unidas sobre los aspectos científicos de la protección del medio ambiente marino. Este grupo brinda asesoramiento científico autorizado, independiente, de alto nivel e interdisciplinario a organizaciones y gobiernos para proteger, conservar y emplear de manera sostenible el medio ambiente marino (GESAMP, 2023).

Hay proyectos muy relevantes de la OMI para concientizar a la población de las costas en torno al manejo adecuado de los recursos y de la necesidad de mantener en buen estado playas y mares, encaminados a la limpieza de basura marina (proveniente del transporte marítimo, comercial, de buques pesqueros, flotas militares, plataformas de petróleo y gas, hoteles, desechos arrojados por la gente, etc.). Esto se pone en práctica en áreas como playas, vías fluviales, parques, mercados, etc. Otro proyecto muy interesante es el llamado “GloLitter”, en el que participan 10 países asociados principales, que son: Brasil, Costa Rica, Costa de Marfil, India, Indonesia, Jamaica, Kenya, Madagascar, Nigeria y Vanautu (las llamadas anteriormente “Nuevas Hébridias”). Los otros 20 países asociados son: Argentina, Cabo Verde, Colombia, Ecuador, Filipinas, Islas Salomón, Mozambique, Nicaragua, Panamá, Perú, República Unida de Tanzania, Senegal, Sri Lanka, Sudán, Tailandia, Timor-Leste, Togo, Tonga y Vietnam. El proyecto tiene la finalidad de apoyar a los sectores del transporte marítimo y de la pesca para llegar a un futuro con pocos plásticos, por lo que busca desarrollar y aplicar prácticas de prevención, reducción y contención de basura plástica marina (OMI, 2021).

Otros proyectos en asociación con la OMI están orientados al desarrollo marítimo integral, de puertos, pesca, áreas marítimas deportivas y puertos. Estas estrategias se llevan a cabo a través de unidades de apoyo en mantenimiento naval, buques, astilleros, industrias metalmeccánicas, centros de acopio, procesamiento, centros de información y administración marina. Mediante estos se pretende una educación en torno al desarrollo marítimo, así como la profesionalización de diferentes oficios en pro de un desarrollo económico sostenible. Los proyectos y programas para el manejo y la gestión de las aguas de lastre, que hasta ahora han sido muy exitosos, también son dignos de mencionarse. Debemos resaltar que el manejo inadecuado del agua de lastre de los buques mercantes es un factor que propicia la propagación de organismos acuáticos perjudiciales y de agentes patógenos. En este sentido, se han desarrollado muchas herramientas globales para apoyar las reformas legales, políticas e institucionales para abordar los problemas

del agua de lastre; además, se han puesto en práctica varios paquetes de capacitación para desarrollar la capacidad de gestión de estas aguas en los países en desarrollo. Se han formado grupos de trabajo regionales en 9 subregiones en desarrollo y se han desarrollado estrategias y planes de acción regionales sobre la gestión del agua de lastre, en los que han tomado parte más de 100 países (OMI, 2019).

CONCLUSIONES

Algunos acontecimientos actuales parecieran querer indicarnos que en algunos países se están emprendiendo medidas en contra de la ceguera frente al mar. Muy probablemente veamos estos esfuerzos en Asia y en Sudamérica, pues para algunos estudiosos, lo que ocurre en Europa aún es demasiado tímido. La existencia de enormes recursos en los océanos, la potencialidad de los mares en lo que toca a las energías alternativas, la necesidad de proteger el medio ambiente marino, la creciente importancia de los recursos biológico-pesqueros y el crecimiento constante y planeado de las marinas de guerra en Asia y en Sudamérica podrían estar indicándonos que estamos entrando a una etapa en la que recuperemos la vista de cara al mar (cfr. Feldt, 2013: 20). Por el contrario, en los países europeos observamos una constante disminución de las capacidades de las marinas de guerra, aunque muy probablemente, a causa de la invasión rusa a Ucrania, estemos en la antesala de un rearme europeo, que estaría más en sintonía con los intereses del viejo continente.

Otras situaciones críticas pueden ayudar a recuperar la vista frente a los mares y océanos: la piratería, la delincuencia organizada en muchas de sus facetas y los movimientos migratorios son factores decisivos en este sentido. Si los pueblos y sus gobiernos vuelven la cara a los mares, podrán darse cuenta de su enorme y creciente importancia: el mar como lugar de trabajo, el mar como factor clave para el clima mundial, el mar como vía de comunicación y de transporte, el mar como fuente de alimentos, el mar como lugar de recreo, el mar como objeto de la ciencia, el mar como proveedor de energía, el mar como un espacio que requiere protección y vigilancia. Cada uno de estos aspectos debe ser considerado, incluyendo la seguridad en los mares. Además, no debemos perder algo que desde los principios de la historia del Hombre en la mar siempre ha estado presente: el respeto y el temor que los elementos naturales en los océanos siempre han despertado en el corazón de las personas.

La ceguera marítima puede ser vencida, sin duda, pero se requiere de la decidida participación no solo de los gobiernos, sino también de las instituciones internacionales públicas y privadas, pues lo decisivo es lograr que las personas, incluso quienes no viven en países costeros, abran los ojos y nunca los vuelvan a cerrar ante la fascinación que la mar provoca en todo el que la contempla. La fascinación y el conocimiento nos deben llevar a ser conscientes de cara al mar.

NOTA SOBRE LOS AUTORES:

Hermínio Sánchez de la Barquera y Arroyo es profesor de la Facultad de Ciencia Política y Gobierno de la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla, UPAEP, México. Decano de Ciencias Sociales de la UPAEP. Doctor en Ciencia Política por la Universidad de Heidelberg (Alemania). Miembro de la *Marine-Offizier-Vereinigung* (Asociación de Oficiales de Marina, Alemania). Editor del libro 'La metodología de la Ciencia Política, Vol. III de las 'Antologías para el estudio y la enseñanza de la Ciencia Política' (UNAM, 2020). Este trabajo se enmarca dentro del proyecto I+D+i "Administración compartida y

bienes comunes: derecho y políticas públicas mediante gobernanza colaborativa” (PID2020-114735GB-I00), financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades de España. Correo electrónico: herminio.sanchezdelabarquera@upaep.mx

Marciléia Aparecida de Oliveira Montes es pasante de Ingeniería de Producción y estudiante de Relaciones Internacionales en el Centro Universitário Internacional, UNINTER, Brasil. Correo electrónico: marcileia_03@hotmail.com

REFERENCIAS

Agência Marinha de Notícias (2022), “e-Navigation traz mais segurança e aprimora a navegação”, *Marinha do Brasil*, 24 de febrero: <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/> (consultado el 23 de mayo de 2023).

Albrecht, Sascha (2011), *Seemacht Brasilien? Maritime Ambitionen einer aufstrebenden Macht im Südatlantik*. (SPW Studie). Berlín: Stiftung Wissenschaft und Politik, Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit.

Alvarado, Lizeth (2022), “¿Qué es el comercio marítimo y cuál es su importancia?”, *Blogs de la Universidad del Istmo* (Panamá): <https://www.udelistmo.edu/blogs/comercio-maritimo> (consultado el 22 de septiembre de 2022).

Barchilón, Miriam (2020), “La ruta migratoria del Mediterráneo, la más letal del mundo”, *La Vanguardia*, 18 de mayo: <https://www.lavanguardia.com/vida/junior-report/20201209/6105489/ruta-migratoria-mediterraneo-mas-letal-mundo.html> (consultado el 1 de mayo de 2023).

Booth, Ken (2015 [1985]), *Law, force and diplomacy at sea*, Serie “Routledge Revivals”, Abingdon (Reino Unido) y Nueva York: Routledge.

Bundeswehr (2022), “Informe de prensa con motivo de la presentación del Informe Anual del Comando de la Marina 2022”, 8 de noviembre: <https://www.bundeswehr.de/de/organisation/marine/aktuelles/jahresbericht-marinekommando-2022-5511912> (consultado el 17 de mayo de 2023).

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2017), *Ranking de movimiento portuario de contenedores 2017. Informe 2017*: <https://www.cepal.org/es/notas/ranking-movimiento-portuario-contenedores-2017> (consultado el 3 de abril de 2023).

— (2022), *Informe Portuario 2021: las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe*: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47901/1/S2200343_es.pdf (consultado el 20 de mayo de 2023).

Cerbán Jiménez, Mar y Piniella Corbacho, Francisco (2014), “Las grandes rutas del comercio mundial”, en *La industrialización de la economía andaluza*, pp. 57-65: https://www.researchgate.net/publication/263734550_Las_Grandes_Rutas_del_Comercio_Mundial (consultado el 15 de abril del 2023).

DB (Deutscher Bundestag) (2022), *Maritime Raumordnung in der Ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands. Überblick über Akteure und Zuständigkeiten*. Berlín: Deutscher Bundestag: <https://www.bundestag.de/resource/blob/918050/2aefbc158a3a2f627cdc51f395c266a6/>

[WD-5-091-22-WD-8-056-22-WD-2-055-22-pdf-data.pdf](#) (consultado el 20 de mayo de 2023).

De Araujo Lampert, João Alberto y Costa, Edwaldo (2023), “SisGAAz: Proteção e Monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul. A importância estratégica e o aprimoramento”, Ministério da Defesa, Marinha do Brasil: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras> (consultado el 22 de mayo de 2023).

DESTATIS (Deutsches Statistisches Bundesamt) (2023), “Regionales”: https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/_inhalt.html (consultado: 25 de mayo de 2023).

FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) (2022), “Versión resumida de ‘El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2022. Hacia la transformación azul’”, Roma: FAO: https://mexico.un.org/sites/default/files/2022-06/cc0463es_0.pdf (consultado el 17 de mayo del 2023).

Feldt, Lutz (2013), “Sea Blindness – ein Faktor der Maritimen Sicherheit”, en Bruns, Sebastian; Petretto, Kerstin & Petrovic, David (eds.), *Maritime Sicherheit*, Wiesbaden: Springer VS, pp. 17-21.

Fuzileiros Navais (Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, Marinha do Brasil) (2021), “Amazônia Azul”: https://www.marinha.mil.br/cgcf/amazonia_azul#:~:text=A%20ZEE%20brasileira%20tem%20uma,4%2C5%20milh%C3%B5es%20de%20km%C2%B2 (consultado el 24 de mayo de 2023).

Georgia Tech Panama (2023), “Canal de Panamá: vistazo general”, Georgia Tech Panama Logistics Innovation & Reserach Center, Panamá: <https://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/overview#:~:text=El%20Canal%20representa%20aproximadamente%20el,que%20el%20Canal%20puede%20acomodar> (consultado el 3 de mayo de 2023).

GESAMP (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection) (2023), “Science for a Sustainable Ocean”: <http://www.gesamp.org/> (consultado el 22 de mayo de 2023).

Gracia, Diego (2020), “Las grandes rutas comerciales actuales”, *The Global World*: <https://theglobalworld.es/global/las-grandes-rutas-comerciales-actuales/> (consultado el 17 de mayo de 2023).

Grove, Erick (2019), “The Ever-Increasing Importance of Sea Power”, *ISN, ETH Zurich*, 7 de abril: https://www.files.ethz.ch/isn/188136/ISN_177612_en.pdf (consultado el 17 de mayo de 2021).

Hofbauer, Bruno G. (2015), *Moderne Seemacht. Grundlagen, Verfahren, Technik*, 3 volúmenes, Viena: Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) (2022), “Áreas Territoriais”: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15761-areas-dos-municipios.html> (consultado el 22 de mayo de 2023).

JUMAPAM (Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán) (2023), “Distribución de agua en el planeta”: <http://jumapam.gob.mx/cultura-del-agua/distribucion-de-agua-en-el-planeta/> (consultado el 2 de mayo de 2023).

Marinha do Brasil (2019), “Amazônia Azul”, Centro de Comunicação Social da Marinha: https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/ (consultado el 19 de mayo de 2023).

Marinekommando (2022), *Jahresbericht 2022: Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*: <https://www.bundeswehr.de/resource/blob/5522472/ab53f3a657a4a5174151c3fe03295545/jahresbericht-2022-data.pdf> (consultado el 17 de mayo de 2023).

Martin, Peter J. (2019), “The strategic implications of ‘sea blindness’ in the Australian LNG trade dynamic”, *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, Vol. 11, No. 4, pp. 218–229: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/18366503.2019.1686196> (consultado el 3 de enero de 2023).

Mundstock, Patrick (2016), “Sea Blindness – Wie spinnt man einen maritimen Erzählfaden”, *Meer Verstehen, blog del Instituto Marítimo Alemán (Deutsches Maritimes Institut)*: <https://meerverstehen.net/2016/12/16/sea-blindness-wie-spinnt-man-einen-maritimen-erzaehlfaden-2/> (consultado el 18 de febrero de 2023).

OMI (Organización Marítima Internacional) (2019), “GloBallast Programme”: <https://www.imo.org/en/ourwork/partnershipsprojects/pages/globallast-programme.aspx> (consultado el 23 de mayo de 2023).

— (2020), “Introducción a la OMI”: <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx> (consultado el 22 de mayo de 2023).

— (2021), “GloLitter Partnerships”: <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/pages/GloLitter-Project-30-countries.aspx> (consultado el 22 de mayo de 2023).

OMM (Organización Meteorológica Mundial) (2022), “Influencia del océano en el tiempo y el clima”: <https://public.wmo.int/es/nuestro-mandato/esferas-de-inter%C3%A9s/oc%C3%A9anos/tiempo-y-clima> (consultado el 3 de mayo de 2023).

Ortiz Valverde, Manuel Ignacio (2021), *Las implicancias de la política de la Amazonia Azul en el Poder Aeroespacial brasilero a la luz del nivel operacional*, Trabajo final integrador. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas: <http://www.cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/2195/1/TFI%2038-2021%20ORTIZ%20VALVERDE.pdf> (consultado el 20 de mayo de 2023).

Paul, Fernanda (2021), “Cuáles son, además del canal de Suez, los otros 3 grandes pasos marítimos del comercio internacional (y qué tan vitales son para la economía)”, *BBC NEWS*, 31 de marzo: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-56564954> (consultado el 15 de mayo de 2023).

Pereira, Roger (2019), “O que é a Amazônia Azul e por que o Brasil quer se tornar potência militar no Atlântico”, *Gazeta do Povo*, 1 de noviembre: <https://www.gazetadopovo.com.br/republica/amazonia-azul-brasil-potencia-militar-atlantico/> (consultado el 20 de enero de 2023).

Sánchez de la Barquera y Arroyo, Herminio (2021), “Die See-Komponente in den Streitkräften Lateinamerikas am Beispiel Brasiliens, Kolumbiens und Mexikos”, *Österreichische Militärische Zeitschrift* (Austria), No. 5, pp. 592-598. Existe una versión en inglés, de la misma revista, disponible en: https://www.oemz-online.at/display/ZLIntranet/AMJ+2021?preview=%2F50629689%2F63733991%2F2105_OnlineVersion.pdf (consultado el 12 de enero de 2023).

Statista (2023), “Ranking der 20-Top Länder nach Küstenlänge”: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/699751/umfrage/laender-mit-der-laengsten-kueste/> (consultado el 25 de mayo de 2023).

Tiller, Rachel; De Santo, Elizabeth; Mendenhall, Elizabeth; Nyman, Elizabeth & Ralby, Ian (2020), “Wealth Blindness beyond National Jurisdiction”, *Marine Pollution Bulletin*, Vol. 151: <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2019.110809> (consultado el 22 de mayo de 2023).

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (2018), “*Review of Maritime Transport 2018*”: <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2018#:~:text=Around%2080%20per%20cent%20of,are%20handled%20by%20ports%20worldwide> (consultado el 15 de abril de 2023).