

- EcuRed. (s.f.). *Toma de La Habana por los ingleses*. Recuperado el 21 de marzo de 2020 en, https://www.ecured.cu/Toma_de_La_Habana_por_los_ingleses
- Fariza, I. (2019). China fija sus ojos en Panamá y despierta los recelos de EE.UU. *El País*. Recuperado el 21 de marzo de 2020 en, https://elpais.com/internacional/2019/05/03/america/1556915064_599742.html
- Gómez, D. (2020). *La relación comercial entre Cuba y Rusia se dispara hasta los 550 millones de dólares*. Alnavio. Recuperado el 21 de marzo de 2020 en <https://alnavio.com/noticia/20167/economia/la-relacion-comercial-entre-cuba-y-rusia-se-dispara-hasta-los-550-millones-de-dolares.html>
- DW News. (2019). Flotilla naval rusa llega a Cuba en medio de tensiones con EEUU. Recuperado el 12 de marzo de 2020 en <https://www.dw.com/es/flotilla-naval-rusa-llega-a-cuba-en-medio-de-tensiones-con-ee-uu/a-49334804>
- Padilla, N. (2013). Jugando a la guerra con Nicaragua. *El Espectador. El Mundo*. Recuperado el 17 de octubre de 2018 en, <https://www.elespectador.com/noticias/elmundo/jugando-guerra-nicaragua-articulo-439163>
- Radio La Primerísima - La Gente - Noticias desde Managua (2014). *Honduras gira a la izquierda y ya forma parte del ALBA*. Nicaragua. Archivado desde el original el 24 de abril de 2014.
- Osoño, D. (2015). *Cuba-Estados Unidos: Beneficios recíprocos*. Ensayos Análisis de Política Internacional. Universidad Externado de Colombia.
- Telesur. (2019). *Rusia y Venezuela aliados que buscan frenar hegemonía de EEUU*. Recuperado el 22 de marzo de 2020 en <https://www.telesur.net/news/rusia-venezuela-relacion-bilateral-geopolitica-hegemonia-eeuu-20190924-0015.html>
- BBC. (2019). *Crisis en Venezuela: qué intereses tiene China en el país latinoamericano (y por qué tiene tanto que perder)*. Recuperado el 22 de marzo de 2020 en, <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-47221713>
- Cardozo, G. (2006). *Cuba en la política exterior china*. Centro Argentino de Estudios Internacionales. Programa Asia-Pacífico. Recuperado el 14 de septiembre de 2015 en http://www.caei.com.ar/sites/default/files/24_1.pdf

¿Cómo impulsar la conciencia marítima a través de políticas que incluyan la aplicación de los objetivos de desarrollo sostenible?⁴⁶

Liliana Rozo Pinzón* y Laura Ximena Nieto López**

Fecha de recepción: septiembre 12 de 2019

Fecha de revisión: septiembre 24 de 2019

Fecha de aprobación: febrero 10 de 2020

Resumen

Existe a nivel mundial la necesidad de impulsar la conciencia marítima como una forma de apropiarse y de proteger los entornos oceánicos, aún más teniendo en cuenta que el 70% de la superficie del planeta está cubierta de agua y los océanos contienen aproximadamente el 96,5%, con lo cual es imprescindible que un país como Colombia, que pretende ser un país marítimo, con una perspectiva bioceánica y considerado como una potencia media oceánica, diseñe políticas públicas con un enfoque a la aplicación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de manera eficiente y eficaz, con las cuales pueda adaptarse no solo a las comunidades costero-marítimas o costero-fluviales, sino también a la sociedad al interior del país, debido a que como se señalará en el ensayo, todos los actos que se realicen al interior del país y en las zonas fluviales afectan de manera indirecta al mar.

Palabras claves: Amenaza marítima; comunidades costeras; conciencia marítima, Objetivos de Desarrollo Sostenible; Política Transversal.

Introducción

A lo largo de la historia han surgido varios tratadistas y doctrinantes que han impulsado a las naciones a descubrir poco a poco la importancia del mar para su desarrollo, y a su vez se ha visto cómo diferentes elementos del poder marítimo han tenido mayor relevancia como lo ha sido el poder naval, dejando a un lado el impulso de la Conciencia Marítima por muchas décadas. Se ha desconocido el concepto de Conciencia Marítima impidiendo que exista ese sentido de pertenencia del mar, así como su protección y explotación de los recursos naturales de manera sostenible, dejando en la percepción

⁴⁶ Este capítulo es resultado del proyecto de investigación denominado "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Hace parte del Grupo Masa Crítica, identificado con Código COL 123-247 del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación - Minciencias y categorizado en "B".

* Arqueóloga de la Universidad Externado de Colombia, diplomada en Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"; es buzo recreativo PADI, con certificación del "Introducción to Foreshore and Underwater Archaeology Course" de la Nautical Archaeology Society. Su interés se centra en la gestión y protección del Patrimonio Cultural Marítimo y Sumergido. Hace parte del grupo de investigación "Territorios líquidos" de la Universidad Externado de Colombia.

** Abogada con Profundización en Derecho Comercial y Penal de la Universidad del Rosario, Especialista en Derecho Internacional de la misma Universidad, Diplomada en Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

¿Cómo impulsar la conciencia marítima a través de políticas que incluyan la aplicación de los objetivos de

de varias generaciones que el mar es el vertedero de basuras más grande del mundo. (Organización Retorna, 2011).

A través de este escrito se pretende desarrollar tres conceptos fundamentales; la Conciencia marítima, las poblaciones costero-marítimas y costero fluviales y las amenazas marítimas, para posteriormente realizar un breve análisis sobre los objetivos de desarrollo sostenibles conectados con el mar, que permitan generar un fortalecimiento a la visión de la importancia del océano en la sociedad

Se habla también de las poblaciones costero-fluviales por la relación entre las fuentes hidrológicas, que inician en un río, con su caudal en el mar, haciendo que cualquier actividad o amenaza iniciada en una fuente fluvial traiga de manera indirecta consecuencias en el mar.

Definiciones

¿Qué es conciencia marítima?

La conciencia marítima puede ser concebida como ese elemento constitutivo que tiene una persona o la sociedad frente al mar y sus diferentes áreas, lo que se convierte en entendimiento, estimación, valoración y conocimiento sobre el mar y sus recursos naturales lo que genera una protección ya sea de manera individual como comunitaria. (Núñez, 1989).

La conciencia marítima actualmente se convierte no solo en una oportunidad, sino que también debe considerarse una necesidad en un país como Colombia con mira a los mares y a sus fuentes hídricas. Si bien es cierto cuando se habla de la conciencia marítima se hace referencia al mar, se podría considerar que esa protección comienza desde el cuidado de las fuentes hídricas, las cuales finalizan en los mares.

El mar como lo reconocía Alfred Mahan trae demasiados beneficios a la sociedad, no solo la oportunidad de establecer un control sobre la interconexión a nivel Internacional, sino como su elemento de manifestación de poder para crear estrategias que permitan a una Nación ejercer su soberanía (Mahan, 1890).

Pero es imprescindible mencionar que la conciencia marítima podría tener dos enfoques: uno de manera personal, en donde cada uno de los ciudadanos desarrolla e interioriza el concepto del mar y adoctrina su importancia para incrementar la protección a cada uno de sus recursos de manera sostenible y autosuficiente, no obstante, para que ese conocimiento sobre el mar se convierta en una verdadera "conciencia marítima" es necesario que cada individuo "la relación con su proyecto de vida y de esa realización entre proyecto y mar deduzca un nexo entre ambos, el que, por lo demás, debe producir un notorio efecto positivo sobre sus expectativas" (Núñez, 1989), es por ello que se habla de valorar al mar hasta el punto de hacerlo propio. La otra concepción es la conciencia marítima a nivel sectorial en donde se estima como se desarrolla en un núcleo social (Núñez, 1989), en donde muchas veces puede considerarse limitado porque en un país como en Colombia, existen diversas limitaciones para que gran parte de su sociedad pueda conocer el mar, generándose límites que impiden desarrollar la concepción de la conciencia marítima a nivel personal.

En el siguiente gráfico se puede observar la importancia de la conciencia marítima como un elemento del poder marítimo:



(Escuela Superior de Guerra, 2010)

Se explica el gráfico en la teoría que analiza los diferentes elementos que componen el Poder Marítimo (PM) que tiene un Estado, entendido este como la idoneidad y suficiencia que posee para desarrollar, explorar, explotar y mantener de manera segura los intereses marítimos que posee, sin importar si se encuentra en tiempos de guerra o paz. (Uribe Cáceres, Díaz Uribe & Rodríguez Ruiz, 2016).

Los Intereses Marítimos (IM) mostrados en la gráfica son los beneficios y oportunidades que otorga el mar a una nación y el Poder Naval (PN) es de suma importancia pues representa la protección real a estos intereses marítimos de cualquier tipo de amenaza que pueda surgir y, lo anterior debe estar acompañado de manera importante de una conciencia marítima que permita potenciar este poder marítimo de forma segura y estable para una Nación, acompañado de otras variables como la voluntad estratégica y del conductor político. (Uribe Cáceres, Díaz Uribe & Rodríguez Ruiz, 2016).

¿Qué es una comunidad Costero-Marítima o Costero-Fluvial?

Las poblaciones costeras, ya sean marítimas o fluviales, son aquellas, cuya vida se desarrolla y organiza en relación con el medio acuático, sean los mares o los ríos, además, son las formas de apropiarse e interactuar con estos medios, las que constituyen a estas comunidades como tal, lo cual, sitúa esta definición en un ámbito cultural, puesto que son las construcciones socioculturales de las comunidades, las que condicionan la relación con el agua y entre sí mismos al momento de explotar los recursos del medio acuático (Rubio Ardanaz, 2010).

Sin embargo, como lo dice Rubio Ardanaz (2010) "En ocasiones, las formas de vida tradicionales son desplazadas por otro tipo de actividades industriales, pero también relacionadas estrechamente con la mar y el litoral, dando lugar a cambios profundos y situaciones nuevas" (p. 12), por lo cual, vale la pena cuestionarse sobre ¿Qué se entiende por una comunidad costera, teniendo en cuenta estas nuevas realidades?

En ese sentido, hacen parte de las comunidades costeras, no solo las poblaciones que viven en estos entornos y aprovechan sus recursos, sino aquellos individuos que están ligados a estos espacios o tienen algún interés sobre él por diversos motivos, como deportivos, lúdicos, recreativos o profesionales, que dan paso a diversas actuaciones sobre el medio y hacen surgir sensibilidades y maneras de contemplarlo y concebirlo (Rubio Ardanaz, 2009).

Así, en la dinámica de las comunidades costeras, surgen nuevas manifestaciones que inciden sobre las sociedades costeras tradicionales, donde una reproducción social alterada, puede que encuentre nuevos integrantes provenientes de medios urbanos o cercanos a la costa, lo cual, da paso a la construcción y puesta en práctica de una nueva relación con los entornos acuáticos (Rubio Ardanaz, 2010).

Las comunidades costeras de Colombia

La valiosa posición geográfica de Colombia, ha favorecido todo tipo de interacciones del hombre con el mar y los entornos fluviales y ha permitido que el territorio costero y sus representaciones se hayan venido configurando a lo largo de la historia por diversas dinámicas de interacción y correlación del ser humano con el entorno acuático, sean mares o ríos, lo cual constituye un hecho fundamental para la materialización de las prácticas y manifestaciones de las comunidades que habitan dicho territorio (Rubio Ardanaz, 2009).

En ese sentido, en las relaciones humanas tanto del pasado, como en la actualidad, los entornos acuáticos dulces y salados han sido un punto recurrente en la configuración del espacio y la interacción entre la sociedad colombiana. Por lo cual, para las comunidades costeras, los entornos acuáticos, han sido territorios de participación y experimentación de tipo social, cultural, económico y ambiental.

En Colombia, de los 32 departamentos, 12 tienen límites con el mar, que a su vez se subdividen en 47 municipios costeros marítimos, 31 en el Caribe con una población que asciende a 10,2 millones de personas y 16 en el Pacífico, con una población de 7,9 millones que representa el 17% de la población total del país (Comisión Colombiana del Océano, 2017).

En cuanto a las poblaciones costero-fluviales, son 125 los municipios de la ribera del río Magdalena, que para el 2017, concentraba un total de 6.381.243 habitantes, lo cual equivale a un 13% de la población nacional (Galvis Aponte, Quintero Fragozo, 2017).

Se destaca el río Magdalena porque durante muchos años fue la principal arteria fluvial del país por la que se movilizaba la mayor cantidad de pasajeros y carga en el interior. Por ello se considera que el Magdalena ha sido el río más importante del país, además de ser uno de los rasgos sobresalientes de su geografía (Viloria, 2008).

Es así, como en Colombia, las comunidades costeras se enfrentan a un gran número de complejidades y oportunidades de actuación frente a la multiplicidad de recursos y formas de explotación y relación con estos entornos acuáticos, razón por la que, consiente de ese panorama, desde el Estado colombiano se ha venido trabajando para construir país marítimo y para posicionarse como una potencia media oceánica, además de tener un firme compromiso por generar conciencia marítima, no solo en las comunidades costeras, sino el todos los habitantes del territorio colombiano (Comisión Colombiana del Océano, 2014).

¿Qué es una amenaza marítima?

Las amenazas marítimas constituyen cualquier riesgo al que se enfrente el entorno acuático o las comunidades costeras, por lo cual en este documento se dividen en dos.

Amenazas naturales

Las amenazas naturales están conformadas por los eventos relacionados con fenómenos meteorológicos extremos, intrusión salina, erosión costera, ascenso del nivel del mar, desertificación y sequías, inundaciones y pérdida de ecosistemas estratégicos, que debido a al cambio climático, la contaminación y demás acciones antrópicas que afectan el entorno marítimo cada vez son más frecuentes y generan mayores impactos tanto en la

población como en los sectores económicos, agravando las condiciones de los territorios en el corto y mediano plazo (Comisión Colombiana del Océano, 2016).

Por esta razón es que se deben desarrollar programas de gestión de riesgos en las comunidades costeras para evitar o disminuir los impactos y las consecuencias sobre la población y la economía local y nacional (Comisión Colombiana del Océano, 2016)

Amenazas antrópicas

Piratería y terrorismo

La piratería constituye una de las amenazas más peligrosas, en tanto que atenta directamente contra la seguridad y vida de los individuos que navegan alrededor del mundo. Actualmente, tiene mayor incidencia en aquellos estados que tengan un tráfico marítimo o comercio internacional significativo; que cuenten con bajos niveles de desarrollo económico, así como inestabilidad social o política, y donde el grado de control del mar es deficiente (Rodríguez Ruiz, Osorio Dussán, Uribe Cáceres, Chávez Perdomo, 2017).

Narcotráfico

- El narcotráfico o tráfico ilícito de drogas constituye uno de los principales problemas nacionales e internacionales en Colombia en cuanto a las amenazas marítimas, ya que por medio de esta actividad las fronteras colombianas y la soberanía se ven afectadas diariamente. Además, constituye un fenómeno que repercute, tanto en los océanos como en las fronteras de Colombia, esta actividad trae consecuencias graves como el desprestigio y algunas sanciones por parte de las organizaciones internacionales y potencias y constituye una de las salidas hacia la búsqueda de una mejor calidad de vida por parte de las personas de bajos recursos (Rodríguez Ruiz et al., 2017).

Contrabando

- El contrabando constituye una amenaza marítima, en tanto que afecta las finanzas nacionales y repercute directamente en las zonas donde se realiza dicha actividad, ya que el dinero que el Estado deja de recibir por dicha actividad ilegal podría ser utilizado en las principales necesidades que tiene la población: salud, educación, infraestructura vial, acueductos, etc. Además, se evidencia en la oferta de empleos, y a su vez crea un panorama de competencia desleal para quienes hacen empresa y realizan un comercio legal en el país (Rodríguez Ruiz et al., 2017)

Tráfico ilegal de armas

- El tráfico ilegal de armas ha acompañado a Colombia, desde los inicios del conflicto armado colombiano y en la actualidad juega un papel fundamental en el conflicto armado interno, el narcotráfico, y una delincuencia profesional.

Tráfico ilegal de migrantes

- La posición de Colombia como país de tránsito ha jugado un papel importante en el diagnóstico de la problemática del tráfico ilegal de migrantes, ya que las migraciones no solo se dan solo por la guerra sino también por la situación económica, las oportunidades de trabajo y la educación (Rodríguez, et al., 2017). Es importante reseñar los flujos de migrantes por mar, en Europa y el mundo en general.

Polizónaje

- Un polizón es aquel individuo que utilizando el medio de transporte marítimo busca mejorar sus condiciones de vida, trata de emigrar ilegalmente hacia otros

destinos, escondido en el buque o en su carga, sin el consentimiento del propietario del buque, del capitán o de cualquier otra persona responsable (Rodríguez, et al., 2017).

Pesca ilegal

- La pesca ha constituido siempre una de las formas de sustento de las comunidades costeras, razón por la cual, muchas personas con el fin de mejorar su calidad de vida realizan esta actividad de forma ilegal, es decir, pesca no declarada y pesca no reglamentada, en términos de la FAO (citada en Rodríguez Ruiz, et al., 2017) la pesca ilegal se entiende:
- “[...] como las actividades pesqueras que realizan embarcaciones nacionales o extranjeras bajo la jurisdicción de un Estado, sin el permiso o consentimiento de este, o contraviniendo sus leyes y reglamentos; realizadas por embarcaciones que enarbolan el pabellón de Estados que son partes de una organización regional de ordenación pesquera competente, pero faenan contraviniendo las medidas de conservación y ordenación adoptadas por dicha organización y en virtud de las cuales están obligados los Estados, o las disposiciones pertinentes del derecho Internacional aplicable; o en violación de leyes nacionales u obligaciones internacionales” (FAO, 2001 citada en Rodríguez Ruiz, et al., 2017).

Contaminación

- La contaminación del mar y de las fuentes hídricas constituye una amenaza de gran magnitud, que afecta de manera global las diversas actividades de la vida humana y el bienestar público, por lo cual se buscan soluciones para implementarlas de manera urgente. Uno de los principales problemas que afectan los océanos radica en la máxima absorción de CO2 acidificando los mares y la contaminación por plásticos, entre otros.

Propuesta para enfrentar este tipo de amenazas marítimas

No solo se busca la aplicación de los derechos de protección ambiental por conexidad a los derechos humanos, sino se utilizaría la aplicación de políticas públicas y normativas como un instrumento trascendental para cumplir con otros compromisos internacionales como los “Objetivos de Desarrollo Sostenible” señalados en la Agenda 2030, con la cual Colombia está muy comprometida con su ejecución, son 17 objetivos que en materia ambiental contempla directamente 5, pero que por la conexidad se extiende a casi todos los demás (Comisión Económica para América Latina y el Caribe-CEPAL, 2016).

De igual manera, los 17 ODS u Objetivos de Desarrollo Sostenible pretenden cumplir con unos logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio son importantes en desarrollo a los derechos humanos, pues soportan una finalidad basada en generar mejores opciones de vida para los seres humanos, pero de una forma sostenible que permite la coexistencia de recursos suficientes para conservar el equilibrio intergeneracional (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2018).

Estos objetivos han incluido diversas atenciones para que cada uno de los Estados adopten políticas que permitan cumplir con cada uno de ellos de conformidad a sus deficiencias y prioridades, pero va un poco más allá conectando situaciones a nivel general que en un futuro pueden afectar indirectamente a los derechos humanos como lo son: “el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible y la paz y la justicia, entre otras prioridades” (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2018).

El Objetivo 14 de la Vida Submarina, podría considerarse el más importante a nivel marítimo, pues promueve la conservación marina y resalta el interés de los océanos como

Liliana Roza Pinzón y Laura Ximena Nieto López

el motor de los sistemas globales, fundamentales para conservar la existencia de los seres humanos y atacar los diversos efectos del cambio climático. (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2018)

Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo son los océanos quienes contrarrestan a gran nivel los efectos del cambio climático, ya que son ellos los que absorben alrededor del 30% del dióxido de carbono generados por el ser humano (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2018).

Es por ello que se deben diseñar políticas que permitan generar la protección ambiental desde los impulsos de la educación reciclable en niños, jóvenes y adultos y en materias de protección y conservación marítima, tanto a las comunidades al interior del país como a las poblaciones costero-marítimas y costero fluviales. Aun así, existen otros objetivos de desarrollo sostenible que pueden interconectarse de manera indirecta con el mar pero que pueden generar grandes cambios como lo son:

• El Objetivo No. 6: Agua limpia y saneamiento:

Si bien es cierto cuando se habla de los océanos no se considera la idea de obtener el agua potable de ellos, ya que esta no es apta para el consumo humano, si se puede hallar una conexión entre el mar y este objetivo en los temas de saneamiento debido a que la mayoría de la población mundial carece de este servicio lo que impide que se pueda sustraer higiénicamente las aguas residuales que mantenga un medio ambiente limpio y sano para las personas (Organización Mundial de la Salud, 2018).

Según la PNUD, en el año 2015, habían alrededor de 4.500 millones de personas que no poseían servicios de saneamiento administrados de manera segura (con excrementos adecuadamente dispuestos o tratados) y tan solo 2.300 millones no tenían ni siquiera un sistema de saneamiento básico (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2018).

El derecho a la salud se puede ver afectado, teniendo en cuenta que por la falta de los sistemas de salubridad muchos de estos desechos y residuos pasan de las fuentes fluviales a las marítimas, provocando una reproducción de microbios y enfermedades, tal como lo señala el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el 80% de las aguas residuales se vierte en vías fluviales sin un tratamiento adecuado (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2017).

La OMS (2018) señaló que aproximadamente al año mueren 1,6 millones de personas por enfermedades diarreicas, entre las cuales la mayoría son menores de 5 años, además 160 millones de personas sufren infecciones esquistosomiasis y alrededor de 146 millones podrían desarrollar ceguera por estar en riesgo de contraer tracoma, lo anterior sin contar que 133 millones de personas sufren de fuertes infecciones a nivel intestinal en promedio mundial.

Entonces es imprescindible que el Gobierno nacional adopte políticas de salubridad y de reciclaje urgentes, que propaguen de manera obligatoria el uso adecuado de desechos y la manera en que estos llegan al mar. Es preciso señalar la incorporación de acciones dentro del Plan Nacional de Desarrollo y en las Políticas de Seguridad y Defensa nacionales donde los recursos hídricos se constituyen en bienes estratégicos y de interés nacional.

• El Objetivo No. 8: Trabajo decente y crecimiento económico

Hoy en día la cantidad de personas sin un trabajo formal que cumpla con los derechos otorgados por la ley ha venido incrementando en los últimos 25 años,

¿Cómo impulsar la conciencia marítima a través de políticas que incluyan la aplicación de los objetivos de

y se puede observar e los países en vía de desarrollo en donde los más afectados son la clase media los cuales representan un 34% del empleo total (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2016).

Lo anterior contribuye al crecimiento de la pobreza debido a que surge un aumento de desigualdades entre las personas debido a la diferencia en los ingresos económicos, estos objetivos de desarrollo sostenible apuntan a "estimular el crecimiento económico sostenible mediante el aumento de los niveles de productividad y la innovación tecnológica... así como también las medidas eficaces para erradicar el trabajo forzoso, la esclavitud y el tráfico humano" (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2016).

Con lo anterior consideramos que sí hace falta una política diseñada para legitimar y fortalecer el empleo marítimo, esto a través de la aplicación del Convenio del sobre el Trabajo Marítimo (2006), el cual busca garantizar una mayor calidad no solo al transporte marítimo sino también la decencia del trabajo en este sector (Navarro, 2006).

Algunas de las políticas encontradas allí son: la promoción del progreso profesional y del desarrollo de las oportunidades de trabajo para las personas del mar a través de un registro de las poblaciones costero-marítimas; la garantía de que este tipo de poblaciones que trabajan en el sector marítimo tengan las instalaciones adecuadas para garantizar un mínimo vital a bordo; proteger la salud de las personas que trabajan en el sector facilitando un acceso rápido y eficaz; entre otras medidas importantes (Conferencia Internacional del Trabajo, 2006).

El Gobierno nacional debería adoptar gran parte de las medidas de esta Convención y hacer una legislación especial para el trabajo en este sector marítimo.

• El Objetivo No. 9: Industria, innovación e infraestructura

Este objetivo se caracteriza por la búsqueda del crecimiento y desarrollo económico a través de la inversión que pueden realizar los Estados en infraestructura y la innovación en el transporte masivo, la energía renovable, el funcionamiento de nuevas industrias y de las comunicaciones (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2016).

La relación de este objetivo con el mar es valiosa si analizamos el desarrollo a nivel de infraestructura que puede tener la industria marítima, tanto en el sector de la artillería como la portuaria, y debido a los desafíos económicos y ambientales presentes en esta nueva era se hace necesario hacer uso de los avances tecnológicos (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2016).

Por ejemplo un problema ambiental que genera una nueva condición a nivel marítimo es el cambio climático, afectando a el Ártico debido a la disminución del hielo marino, lo que ha hecho que se haya pasado de un mar intransitable a un mar navegable, que ahora es objeto de las grandes potencias para el aprovechamiento de sus recursos naturales (Sarmiento, 2016).

Por otro lado, el punto negativo se ve en la pérdida de biodiversidad de sus ecosistemas por el calentamiento global y la industrialización que pretende llegar allí para la exploración y la explotación del gas y el petróleo en el fondo del mar, aunque gracias a la cooperación internacional hay algunas zonas en las cuales estaría prohibido realizar perforaciones, al ser este un tema de voluntades políticas puede cambiar en cualquier momento (Milan, 2016).

• El Objetivo No. 11: Ciudades y comunidades sostenibles

Se dice que las ciudades son los centros de desarrollo de los seres humanos, en ellas hay intercambio de ideas, comercio, cultura, ciencia, productividad y desarrollo social; sin embargo, el crecimiento urbano ha venido aumentando con los años, lo cual provoca muchos inconvenientes para mantener las ciudades de manera sostenible, por lo cual es necesaria una correcta planificación y gestión, para crear espacios seguros, sostenibles y resilientes.

Cabe destacar que la relación de este objetivo con el mar, no se limita únicamente a las ciudades costeras y su planificación con el entorno marítimo, pues es bien sabido que los desechos de las ciudades, en su mayoría o por lo menos una parte, debido a los malos procesos de deposición, terminan en las vías fluviales que desembocan en el mar, provocando graves problemas de contaminación y afectando los suministros de agua dulce, el entorno de vida y la salud pública, por lo cual es fundamental mejorar los tratamientos de aguas residuales y su disposición para mejorar los ecosistemas, la calidad del agua y el bienestar humano (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2018). Es necesario considerar que cerca del 40% de la población mundial creciente vive en los litorales con las consecuencias que ello acarrea.

• El Objetivo No. 12: de Producción y consumo responsable

El objetivo 12 fomenta el uso eficiente de los recursos y la energía para mejorar el acceso a los servicios básicos y la creación de empleos ecológicos para generar mejor calidad de vida. Sin embargo, en términos de los recursos hídricos, el ser humano está contaminando el agua potable más rápido de lo que la naturaleza puede purificarla y la infraestructura para tratarla es muy costosa. Actualmente, menos del 3% del agua del mundo es potable, de esta el 2.5% está congelada en la Antártida, el Ártico y los glaciares. Por tanto, la humanidad debe contar con tan solo el 0,5% para todas las necesidades del ecosistema, del ser humano y de agua dulce (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2018).

El objetivo del consumo y la producción sostenibles es hacer más y mejores cosas con menos recursos, por lo cual se debe crear una conciencia frente al uso adecuado y sostenible de los recursos.

• El Objetivo No. 13: Acción por el clima

Producto del cambio climático, los océanos se han calentado, y la cantidad de nieve y de hielo ha disminuido, provocando la elevación del nivel del mar. Entre 1901 y 2010, el nivel medio del mar aumentó 19 cm, pues los océanos se expandieron debido al calentamiento y al deshielo. La extensión del hielo marino del Ártico se ha reducido en los últimos decenios desde 1979, con una pérdida de hielo de 1,07 millones de km² cada decenio. Por esta razón se deben adoptar medidas frente al comportamiento e implementar acciones que frenen la contaminación y el calentamiento en las políticas, estrategias y planes nacionales (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2018).

Actualmente se han registrado un 26% de aumento en la acidificación de los mares desde el inicio de la revolución industrial, es decir que la contaminación marina, proviene en su mayoría de las áreas terrestres hasta el punto de que existe por cada kilómetro cuadrado de océano, 13.000 trozos de desechos plásticos (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2018).

Por lo anterior, es inevitable que el Gobierno nacional diseñe políticas mucho más fuertes, pero que a su vez vigilen y apliquen las medidas que sean necesarias para hacerlas mucho

más eficientes y eficaces al momento de su utilización, ya que es necesario iniciar con medidas que protejan de manera sostenible los ecosistemas marinos y costeros de la contaminación que produce la sociedad hoy en día, luchar en contra de la acidificación de los océanos, para generar la conservación y explotación de manera sostenible de los recursos oceánicos.

Conclusiones

En primer lugar, la conciencia marítima debe imponerse como una política transversal, de aplicación nacional, comenzando desde los colegios en el primer grado hasta los adultos mayores en sus hogares, para que se sienta al mar como una parte fundamental para el desarrollo de los colombianos y nacionalizar el territorio marítimo en los corazones de cada uno de los ciudadanos.

En segundo lugar, la conciencia marítima debe fomentarse desde la cotidianidad de los colombianos, a través la apropiación del territorio y el fortalecimiento de los lazos identitarios, de los individuos como miembros de la Nación, porque en la medida que los seres humanos apropián, tienden a cuidar y gestionar sus recursos de una forma más adecuada.

En tercer lugar, tanto las poblaciones costeras, ya sean marítimas o fluviales como las poblaciones al interior del país deben comenzar a pensar en el futuro y en lo que quieren dejar para las futuras generaciones, porque se debe comenzar a guardar ese principio del equilibrio intergeneracional ambiental.

Finalmente, es necesario que el Gobierno nacional impulse la conciencia marítima a través del diseño y aplicación de políticas de manera eficiente y eficaz que incluyan la aplicación de los objetivos de desarrollo sostenible para no solo proteger, sino generar la importancia de los mares para Colombia como un Estado Bioceánico. Lo anterior fomentando la lucha en contra de las diversas amenazas marítimas que existen hoy en día.

Referencias bibliográficas

- Abrisketa Uriarte, J. (2018). *El derecho del mar y las personas y grupos vulnerables*. España. Recuperado agosto, de <https://2019-vlex-com.ez.urosario.edu.co/#WW/vid/77011984>
- Conferencia Internacional del Trabajo (2006). "Convenio sobre el Trabajo Marítimo". Recuperado el Agosto de 2019, de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_559728.pdf
- Escuela Superior de Guerra (2010). *El Poder Marítimo y sus elementos*. Bogotá, Colombia. Recuperado agosto, de <http://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/LIBRO%20ESTRATEGIA%20MAR%20C3%8DTIMA%2C%20EVOLUCI%20C3%93N%20Y%20PROSPECTIVA.pdf>
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History*. United State: Little, Brown and Co.
- Milán, M. (2016). El Ártico, el punto más caliente del cambio climático. Madrid, España: Universidad Complutense de Madrid. Recuperado agosto de 2019, de https://www.ucm.es/data/cont/docs/3-2017-01-12-2017_01_not2.pdf

- Navarro, F. A. (2006). Trabajo decente en el transporte marítimo. Recuperado agosto de 2019, de http://www.mitrmiss.gob.es/es/publica/pub_electronicas/destacadas/revista/numeros/B2/17.pdf
- Núñez, C. C. (1989). Conciencia Marítima. *Revista Marítima*. Recuperado agosto de 2019, de <https://revistamarina.cl/revistas/1989/2/collados.pdf>
- Organización Mundial de la Salud (2018). Agua potable salubre y saneamiento básico en pro de la salud. Recuperado agosto, de https://www.who.int/water_sanitation_health/indgi/es/
- Organización Retorna (Junio de 2011). Basura en los océanos, un reto internacional. Recuperado agosto, de <http://www.retorna.org/mm/file/Documentacion/BasuraOceanos.pdf>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2016). Objetivo 10: Reducción de las desigualdades. Recuperado agosto de 2019, de <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-10-reduced-inequalities.html>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2016). Objetivo 9: Industria, innovación e infraestructura. Recuperado el 2019, de <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-9-industry-innovation-and-infrastructure.html>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2016). Objetivo 8: Trabajo decente y crecimiento económico. Recuperado 2019, de <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-8-decent-work-and-economic-growth.html>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2017). Objetivo 6: Agua limpia y saneamiento. Recuperado agosto, de <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-6-clean-water-and-sanitation.html>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2018). ¿Que son los Objetivos de Desarrollo Sostenible? Recuperado agosto, de <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>
- Sarmiento, A. E. (2016). El cambio Marítimo y su impacto en el transporte marítimo internacional. Recuperado el Agosto de 2019, de <http://portalcip.org/wp-content/uploads/2018/10/ARTICULO-EL-CAMBIO-CLIM%C3%81TICO-Y-SU-IMPACTO-EN-EL-TRANSPORTE-MAR%C3%8DTIMO-INTERNACIONAL.pdf>
- Uribe Cáceres, S., Díaz Uribe, J. & Rodríguez Ruiz, M. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. Bogotá: Ediciones Escuela Superior de Guerra. Recuperado agosto, de <http://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/LIBRO%20ESTRATEGIA%20MAR%20C3%8DTIMA%2C%20EVOLUCI%20C3%93N%20Y%20PROSPECTIVA.pdf>
- Viloria (ed.). *Economías del Pacífico colombiano*. Cartagena: Banco de la República, pp. 125-181.