

Las muertes sostenibles

El transporte marítimo es responsable del 14% de los gases contaminantes. Ya se habla de propuestas milagrosas para dar sostenibilidad a este sector

Gustavo Duch

Entre las respuestas que la inteligencia artificial (IA) me ofreció cuando le pregunté sobre el transporte de animales vivos en barcos de un continente a otro, la primera me la esperaba: eficiencia y bajos costes que permite “a los productores acceder a mercados extranjeros y ampliar sus oportunidades comerciales, lo cual se considera beneficioso para el crecimiento económico global”. Ciertamente, en un solo barco pueden transportarse más de 20.000 terneros, por ejemplo. La segunda también era previsible, pues parece que dicha inteligencia se mueve con argumentaciones neoliberales muy

El transporte marítimo se mantiene como uno de los principales elementos en la actual economía global y capitalista, alejado de nuestra vista, con escaso control y mucho secretismo.

la tercera me congratuló en cuanto a la capacidad creativa de estos algoritmos: “Además, en algunos casos, los animales pueden tener acceso a las áreas al aire libre en el barco, lo que proporciona una experiencia más enriquecedora durante el viaje”. Vamos, como un crucero.



Imagen de un carguero navegando por el mar. / Pxhere

precisas: “Se deben establecer estándares de bienestar animal para garantizar que los animales sean tratados con cuidado y respeto durante todo el proceso. Esto incluye proporcionarles suficiente espacio, agua, alimentación adecuada y atención veterinaria durante el viaje”. Pero la

Fue por jugar, por probar y conocer estas tecnologías totalitarias a las que tendremos que acostumbrarnos (o no), porque en realidad a donde quería llegar en mi trayecto investigador es a la consideración de algunos ejemplos sobre cómo el transporte marítimo se mantiene como uno de los principales elementos en la actual economía global y capitalista, alejado de nuestra vista, con escaso control y mucho secretismo.

En el sector alimentario, la imagen de un barco mercante convertido en un establo amarrado en el puerto de Cádiz, procedente de Colombia y con destino a Egipto, es tan impactante como ilustrativa, en tanto que nos hace meditar sobre lo que significa ecosocialmente dedicar un territorio y sus bienes para la cría de animales que después se exportarán a terceros países. Pero hemos de saber que, en la península, esta imagen se repite asiduamente para dar salida a una parte importante de la producción animal estatal, que tiene como destino principalmente Arabia Saudí junto con otros países de Oriente Medio y del Norte de África. De hecho, en Europa solo tres puertos se dedican a la exportación de animales vivos, cuyo tráfico es liderado por el puerto de Cartagena, con envíos anuales que superan las 500.000 cabezas de ganado, seguido por el de Tarragona, con unas 240.000 cabezas por año.

La IA me dice que el transporte marítimo también es clave para el tráfico de combustibles y minerales, pero la ignoro y prefiero centrarme en el informe [Los puertos de la muerte, cómplices de las exportaciones de armas españolas para la guerra](#), donde el Centre Delàs desvela otro gran grupo de operaciones marítimas entre España y Arabia Saudí. “Las armas hay que llevarlas de la fábrica a la trinchera. De la cadena de producción al campo de batalla” y para ello, explican, varios buques propiedad de la dinastía Saud hacen escala en España tras cargar contenedores de armas y explosivos de todo tipo en Estados Unidos “para completar el suministro de un ejército muy activo cuya principal actividad militar se da en la guerra de Yemen”. Las cifras son escalofriantes: “Desde 2016 los puertos españoles de Bilbao, Santander, Motril, Sagunto y Cádiz han cargado alrededor de 35.000 toneladas en armamento, que bien pueden

Hay iniciativas para que el transporte marítimo pueda navegar con hidrógeno verde, lo que supone un riesgo para la soberanía alimentaria y una nueva agresión para los ecosistemas rurales.

suponer más de un millón de municiones y explosivos fabricados en España con destino al ejército de Arabia Saudí”. Un comercio de armas que, según la IA, “plantea preocupaciones éticas y de derechos humanos pero que en términos económicos ofrece el potencial de generar

ingresos considerables para los países exportadores de armas. Para España, la exportación de armas puede contribuir al crecimiento económico y a la creación de empleo en el sector de defensa y tecnología militar”.

Todo este ir y venir de materiales también genera contaminación. En concreto, según un informe del 2021 de la Comisión Europea, la industria de transporte naval provoca el 14% del total de gases contaminantes, y no hace falta ser ni artificial ni inteligente para intuir que ya se habla de propuestas milagrosas para dar sostenibilidad a este sector. En

¿Si una empresa armamentística funciona con energía verde, las muertes serán sostenibles?”

efecto, entre ellas, destacan las iniciativas para conseguir que esta maquinaria pesada de difícil electrificación pueda navegar gracias al hidrógeno verde que, como vimos en el informe [El hidrógeno verde un riesgo para la soberanía alimentaria, será una nueva agresión para los ecosistemas rurales](#).

Intuyendo cómo la transición energética solo quiere hacer sostenible lo que es insostenible e inaceptable, no se equivocaba el pastor de [Los cuentos del progreso](#), cuando predijo “¿Si una empresa armamentística funciona con energía verde, las muertes serán sostenibles?”

Más que inteligencia nos conviene sabiduría.

Vínculos relacionados:

- La Alianza Global Jus Semper
- Gustavo Duch: [Tiempos de Insurrección](#)
- Juan Bordera/Antonio Turiel: [Racionamiento racional e irracional en la Era del Descenso Energético](#)
- Juan Bordera y Ferrán Puig Vilar: [Luces y sombras del IPCC](#)
- J. Bordera, et al: [Sobre Cómo los ‘Lobbies’ Diluyen eL Informe Climático Más Importante del Mundo](#)
- Juan Bordera, Agnès Delage y Fernando Valladares: [El Tiempo de la Desobediencia Civil Ha Llegado](#)
- Editores de Monthly Review: [Los Informes Filtrados del IPCC](#)
- Álvaro de Regil Castilla: [Transitando a Geocracia Paradigma de la Gente y el Planeta y No el Mercado — Primeros Pasos](#)



❖ **Acerca de Jus Semper:** La Alianza Global Jus Semper aspira a contribuir a alcanzar un etos sostenible de justicia social en el mundo, donde todas las comunidades vivan en ámbitos verdaderamente democráticos que brinden el pleno disfrute de los derechos humanos y de normas de vida sostenibles conforme a la dignidad humana. Para ello, coadyuva a la liberalización de las instituciones democráticas de la sociedad que han sido secuestradas por los dueños del mercado. Con ese propósito, se dedica a la investigación y análisis para provocar la toma de conciencia y el pensamiento crítico que generen las ideas para la visión transformadora que dé forma al paradigma verdaderamente democrático y sostenible de la Gente y el Planeta y NO del mercado.

❖ **Acerca del autor: Gustavo Duch** es Licenciado en veterinaria. Coordinador de 'Soberanía alimentaria, biodiversidad y culturas'. Colabora con movimientos campesinos.



❖ **Acerca de este trabajo:** “Las muertes sostenibles” se publicó originalmente en castellano por [CTXT](#) en julio de 2023. Este comentario ha sido publicado bajo Creative Commons, (CC BY-NC 4.0) Se puede reproducir el material para uso no comercial, acreditando al autor y proporcionando un enlace al editor original.

❖ **Cite este trabajo como:** Gustavo Duch: Las muertes sostenibles – La Alianza Global Jus Semper, diciembre de 2023.

❖ **Etiquetas:** capitalismo, responsabilidad social corporativa, cambio climático, ecología, pobreza alimentaria, sostenibilidad, salarios dignos, justicia social.

❖ La responsabilidad por las opiniones expresadas en los trabajos firmados descansa exclusivamente en su(s) autor(es), y su publicación no representa un respaldo por parte de La Alianza Global Jus Semper a dichas opiniones.



Bajo licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional.
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.es>

© 2023. La Alianza Global Jus Semper
Portal en red: https://www.jussemper.org/Inicio/Index_castellano.html
Correo-e: informa@jussemper.org