

México y el mar

Relevancia del poder marítimo nacional



México y el mar

**Relevancia del
poder marítimo
nacional**

Secretaría de Marina.

Oficialía Mayor.

Universidad Naval.

Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.

“México y el mar: relevancia del poder marítimo nacional”

Impreso y hecho en México.

Primera edición, febrero de 2020.

DR © 2020, Secretaría de Marina-Armada de México.

Heroica Escuela Naval Militar, número 861, Los Cipreses.

Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México.

C.P. 04830.

ISBN: 978-607-8148-31-8

Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electro-óptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito de los autores, del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México y de la Secretaría de Marina-Armada de México.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista de los autores, que no necesariamente coincide con el del Alto Mando de la Armada de México ni del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.

Índice

Introducción	5
Prólogo	7
Capítulo I EL MAR COMO PILAR DEL DESARROLLO	10
Evanescencia y resurgimiento del proyecto nacional.....	11
Influencia de la historia en la conciencia marítima.....	18
El proyecto de nación derivado de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el poder marítimo.....	50
La talasopolítica en México (antagonismos y oportunidades).....	72
Capítulo II TEORÍA Y PLANTEAMIENTOS PARA LA ESTRATEGIA NAVAL	108
Teoría del poder marítimo.....	109
Los intereses marítimos de México.....	146
Aproximación al poder naval en México.....	171
Planteamientos para el desarrollo de la estrategia marítima mexicana.....	203
Capítulo III ESTADO DE DERECHO EN ZONAS MARINAS MEXICANAS	234
El Derecho del Mar y el aprovechamiento de las Zonas Marítimas Mexicanas.....	235
Los tratados internacionales en materia marítima y la ejecución de los roles de Estado.....	268
Sinergia entre la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México para el mantenimiento del Estado de Derecho en el Mar.....	289
Capítulo IV EL COMERCIO MARÍTIMO EN EL DESARROLLO NACIONAL	323
El derecho mercantil marítimo, los contratos de utilización de embarcaciones y el cabotaje como detonadores del desarrollo nacional en México.....	324
El comercio marítimo y el crecimiento económico nacional y mundial.....	351
Los puertos mexicanos y el poder marítimo en tiempos de la globalización.....	383
Epílogo	417
Bibliografía.....	420
Galería de autores.....	461

Introducción

Secretario de Marina

México, por su ubicación geográfica en el continente americano, se encuentra en una posición privilegiada, dado que el hecho de ser un país bioceánico, por cuyos litorales se tiene acceso a los dos océanos más grandes del orbe -Atlántico y Pacífico- y por ende, a través de las rutas marítimas, se accede a los mercados de Europa, África, Asia y Oceanía, situación que permite visualizar a nuestro país, como un puente en materia comercial y económica, considerando que un gran porcentaje de las mercaderías que se mueven por el mar, cruzan el territorio nacional a través de los puertos para llegar a su destino final; esto hace que México sea un importante actor en la economía global.

El territorio nacional es marítimamente privilegiado, ya que su superficie terrestre es de tan solo el 35 % y la marítima del 65 %; de los 32 estados que integran el territorio nacional, 17 de ellos son costeros, en los que se ubican 264 municipios (151 con frente al mar y 113 con influencia costera); de ahí resalta la importancia del entorno marítimo para nuestra economía; ya que tan solo las actividades marítimas, aportan un gran porcentaje al Producto Interno Bruto (PIB) nacional.

Lo anterior, es una clara muestra del relevante papel que tiene México en la economía mundial, que se traduce en la cantidad de tratados comerciales que se han signado con diferentes naciones con las que se realizan actividades de intercambio de mercancías, las cuales en su mayoría se mueven a través del mar.

Para cumplir con los compromisos contraídos en las firmas de los aludidos tratados comerciales, es necesario ponderar la importancia que para el país reviste el poder marítimo; de ello deriva que en primer término se defina plenamente este poder, y que una vez definido, se difunda en todos los niveles acerca de la importancia del mismo, con el objetivo de que todas las personas y entidades involucradas conozcan y comprendan plenamente las partes que lo integran, con lo que a la postre, se logrará visualizar y destacar la importancia de éste, tanto en la dinámica económica nacional, como en el posicionamiento del país a nivel regional y global.

Es por ello que, en esta obra compilatoria se resaltan temas vitales escritos por especialistas en la materia, que en conjunto aportan datos

para comprender la gran relevancia del poder marítimo nacional para nuestro país y cómo se integra; avizorando al mar como un pilar del desarrollo económico nacional, iniciando por analizar la influencia histórica de la conciencia marítima nacional, el proyecto de nación, mostrando estos de tal manera que sean comprendidos desde la óptica talasopolítica y con ello, se entiendan las oportunidades que en el ámbito marítimo representan para México: en el plano económico y de cara a los retos actuales en materia del posicionamiento económico global.

De la misma manera, en la obra se expone la teoría del poder marítimo con apego a los intereses marítimos nacionales, lo que conduce a conocer como está integrado el poder naval en México y posterior a ello, se presenta un planteamiento para el desarrollo de la estrategia marítima nacional.

Se aborda el tema del Derecho del Mar y el aprovechamiento de las Zonas Marinas Mexicanas, haciendo mención de los tratados internacionales en materia marítima, así como la sinergia existente entre la Autoridad Marítima Nacional de nuestro país y la Armada de México, con las acciones y actividades que se llevan a cabo para el mantenimiento del Estado de derecho en el mar. Derivado de estos temas, se analiza el Derecho Marítimo, factor sustancial para el crecimiento económico mundial y nacional, lo que orilla a culminar en los puertos mexicanos y la importancia del poder marítimo en la actualidad.

Se considera que los temas abordados en la presente obra son de vital importancia para todas las personas y entidades que tienen vinculación directa o indirecta con las actividades marítimas y terrestres, de las cuales se genera parte de la riqueza nacional que son fundamentales para el desarrollo nacional.

Prólogo

Jefe del Estado Mayor General de la Armada de México

Los mares, los océanos y las playas siempre han generado un profundo efecto en nuestras vidas. La realidad es que la historia de este mundo se ha escrito, teniendo al mar como fuente de inspiración o como medio de acción. Es de destacar que algunos de los eventos de mayor relevancia, que influyeron y cambiaron la historia de la humanidad, han tenido una conexión con el mar.

En esta obra se compilan diversos autores para expresar y resaltar de forma analítica, la importancia de la relación que existe entre México y el mar, así como la notabilidad del poder marítimo, en especial el mexicano. Asimismo, en sus páginas se pronuncian serios términos, que, en muchas ocasiones, son ajenos al vocabulario regular, con el fin de alcanzar todos los espacios sociales y políticos.

A través de este esfuerzo, la Secretaría de Marina ofrece al lector la oportunidad de acceder a este mundo marítimo único, que muchos consideran una lejana aspiración; sin embargo, ningún mexicano debería considerar esta posición lejana, pues para nuestra nación, el mar debe ser una constante de nuestra vida diaria y cultura. La oportuna geografía nacional dicta que México debería tener una vocación marítima ancestral y natural.

El ser humano siempre ha experimentado una intensa relación con el mar, ya sea como fuente de inspiración o como punto de encuentro de sus aspiraciones y sueños, el contacto con el mar ha marcado la vida de muchos y sigue siendo una experiencia única e inolvidable para quienes dedicamos nuestra vida a dicho elemento.

Al recorrer los diferentes ensayos de este trabajo, se verán numerosos aspectos que involucran la importancia del mar para este país, con acceso libre a dos de los océanos más grandes del mundo. La ubicación geográfica de México, otorga al país innumerables ventajas para explotar incontables recursos marinos y consolidarlos dentro del proyecto de nación, para que asuman el trascendente papel que les corresponde como un componente del desarrollo nacional.

A través del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada (ININVESTAM) se integró la obra “México y el mar: relevancia del poder marítimo nacional”, la cual se integra con 14 ensayos elaborados

por especialistas en la materia, investigadores, docentes y marinos militares con la más diversa formación y enfoque. Los ensayos se agruparon en cuatro capítulos: El mar como pilar del desarrollo, Teoría y planteamientos para la estrategia naval, Estado de Derecho en Zonas Marinas Mexicanas y El Comercio marítimo en el desarrollo nacional.

El ensayo “Evanescencia y resurgimiento del proyecto nacional”, es el punto de partida, a través de una revisión histórico-política de los objetivos y estrategias que han moldeado a México desde su independencia hasta nuestros días.

En el documento “Influencia de la historia en la conciencia marítima”, se define la conciencia marítima, se establece la diferencia entre el poder marítimo y el naval, y se señala de manera breve, los acontecimientos históricos que inciden en el poder naval mexicano.

El texto “El proyecto de nación derivado de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el poder marítimo”, retoma la idea de futuro de un Estado, pero lo enfoca al ámbito marítimo y a la CPEUM, resaltando la necesidad de colocar en el imaginario colectivo el poder marítimo.

“La talasopolítica en México, (antagonismos y oportunidades)”, destaca la importancia del mar para la humanidad y lo sustenta con información, particularmente en materia de comercio. Además, explica la talasopolítica y su situación en América Latina, enfatizando la necesidad de que el gobierno impulse la conciencia marítima.

En el ensayo “Teoría del poder marítimo”, se lleva a cabo una descripción histórica de la conformación del poder marítimo, revisando autores como Mahan, Corbett y Gorshkov, quienes sentaron las bases teóricas para el expansionismo y crecimiento marítimo de sus respectivas naciones, tendientes a erigirse como hegemones; a la vez, invitan a reflexionar para que la élite política nacional, consideren al mar, como lo que es: territorio nacional.

El artículo “Los intereses marítimos de México”, retoma y compara los intereses marítimos de algunos países latinoamericanos y realiza un breve desarrollo de los que se encuentran en la Doctrina de la Armada de México.

En el ensayo “Aproximación al poder naval en México”, se define el poder naval y ubica a la Armada de México conforme a los criterios teóricos y hace una propuesta de las acciones para mejorar la clasificación de la marina de guerra mexicana.

En “Planteamientos para el desarrollo de la estrategia marítima mexicana” se vinculó el poder marítimo con la seguridad nacional para proponer los puntos básicos de una estrategia marítima.

El texto, “El derecho del mar y el aprovechamiento de las zonas marítimas mexicanas”, es una revisión histórica del Derecho del Mar y Derecho Marítimo, con especial énfasis en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), su aterrizaje en la legislación nacional mexicana y contiene algunas propuestas para mejor aprovechamiento de los beneficios que el mar otorga a México.

El artículo “Los tratados internacionales en materia marítima y la ejecución de los roles de Estado”, hace una descripción de la Organización Marítima Internacional, los instrumentos marítimos existentes y la situación que México guarda respecto a ellos, destacando las obligaciones que hasta la fecha ha adquirido el Estado mexicano.

El artículo “Sinergia entre la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México para el mantenimiento del Estado de derecho en el mar”, relata el proceso de armonización legal que dio lugar a la Autoridad Marítima Nacional, así como las modificaciones administrativas y operativas que la Armada de México ha tenido que realizar para cumplir con sus atribuciones nacionales y compromisos internacionales.

Para analizar los elementos del comercio mundial, enfocándolos al comercio marítimo, contrastando el avance de diversas regiones y países con México, se cuenta con los artículos: “El derecho mercantil marítimo, los contratos de utilización de embarcaciones y el cabotaje como detonadores del desarrollo nacional en México.”, “El comercio marítimo y el crecimiento económico mundial y nacional”, “Los puertos mexicanos y el poder marítimo en tiempos de la globalización”, contienen una revisión de la evolución de los puertos mexicanos a partir de la apertura comercial, señalando los pendientes que aún se tienen para convertir a México en un concentrador de clase mundial o Hub.

Todo este conjunto de estudios se consolida para otorgar una guía que abra el camino hacia una mayor perspectiva que obtenga la atención hacia el mar.

Por último, más no menos importante, se espera que este libro contribuya a generar suficiente interés en el lector, por las bondades del mar y su positiva influencia para México como instrumento del desarrollo nacional.

El potencial expresado en esta obra es de gran valía y se espera que rinda frutos mejorando el conocimiento del mar.

CAPÍTULO

I

EL MAR COMO PILAR DEL DESARROLLO

EVANESCENCIA Y RESURGIMIENTO DEL PROYECTO NACIONAL

DOCTOR
LORENZO FRANCISCO MEYER COSSIO

Como casi todos los conceptos que emplean las ciencias sociales, el de Proyecto Nacional (PN) no tiene una definición clara ni aceptada por la mayoría de aquellos que lo emplean. Especificar lo que es un proyecto no es problema -en este caso simplemente se usa como sinónimo de gran plan, diseño o tarea a emprender-, la parte incierta la constituye el concepto de nación y de lo nacional. Para este propósito se puede echar mano de la definición de nación que propone Lowell W. Barrington que, a su vez, toma como centrales tres términos: colectividad, cultura y territorio. Con ellos, el politólogo da forma a esta definición: nacional es lo que se refiere a la nación, es decir a una “colectividad unida por características culturales compartidas (mitos, valores, etc.) y por la creencia en su derecho a la autodeterminación territorial”. Desde esta perspectiva, el objetivo central de la colectividad nacional es el control del territorio que considera suyo, en exclusiva, (*“Nation” and “Nationalism”: the misuse of key concepts in political science, Political Science and Politics*, diciembre 1997, p. 713).

Teniendo como soporte las ideas y conceptos anteriores, se puede proponer que el PN de un país consiste en la formulación de un gran discurso que de sentido moral a las instituciones y políticas de una colectividad a la que se supone unida por características culturales compartidas -valores y mitos- y que tienen como objetivo central sostener su derecho al control exclusivo de un territorio y de los procesos políticos, económicos y sociales que se desarrollan en su interior.

Las naciones no nacen, se hacen. Como bien lo ha mostrado Benedict Anderson en su obra clásica: *Comunidades imaginadas: reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*, (México, Fondo de Cultura Económica, 1993). El surgimiento de la idea de nación es, en el caso de la mayoría de las actuales, un proceso relativamente reciente, de un par de siglos a la fecha. En casi todas las instancias, esa idea primero tomó forma en pequeños círculos intelectuales, luego, donde tuvo éxito, fue adoptada y adaptada por dirigentes políticos para movilizar a grupos más numerosos y, finalmente, llegar y anclarse en el imaginario de capas amplias de la población en forma de nacionalismo popular.

Un PN no es sólo una gran propuesta de futuro para la nación y a la que se le atribuyen posibilidades razonables de éxito, sino un diseño de régimen político que hace del ejercicio del poder un elemento central de la respuesta a los grandes problemas de la comunidad, ya en su calidad de nación. Se trata de una fórmula política que plantea metas generales consideradas legítimas y que también propone a grandes rasgos los medios para alcanzarlas.

A lo largo de la historia del México independiente han surgido un buen número de PNs, (De la Torre Villar, Ernesto et. al, “Planes en la nación mexicana”, 11 v, México: Senado de la República, 1987), sin embargo, sólo un puñado de ellos lograron materializarse, al menos parcialmente. El primero de estos planes tuvo que ser simultáneo con los difíciles pasos iniciales en la construcción de la idea de la nación mexicana. Los novohispanos de inicios del siglo XIX fueron sorprendidos por los grandes acontecimientos en Europa -en concreto, la invasión napoleónica de la metrópoli a España- y se vieron lanzados a la aventura de transformar una colonia dividida en multiplicidad de etnias y regiones poco comunicadas entre sí, en una unidad política independiente. Si algún documento resume el primer PN mexicano sustantivo de esta época revolucionaria, es el redactado por José María Morelos y Pavón, que él intituló “Sentimientos de la Nación”, (Chilpancingo, 14 de septiembre de 1813). Se trata de un escrito escueto, de 22 puntos, que en su parte central declaró que la América ya era independiente de España y de cualquier otra nación, que su soberanía territorial dimanaba de la voluntad del pueblo, que la nueva ley debería moderar los extremos de opulencia e indigencia y que la única distinción admisible entre sus habitantes debería ser aquella que buscara distinguir el vicio y la virtud entre éstos. De este PN lo único que logró encarnar en la realidad, y con dificultad y mucha violencia, fue la independencia. El México recién independizado ya no tuvo la capacidad para evitar la pérdida de la mitad de su territorio inicial a manos de su agresivo vecino del norte ni tampoco revertir la desigualdad social.

Desde inicios del siglo XIX, y aún lejos de construir el entramado mínimo para desempeñar con éxito las funciones propias de una nación viable, México fue el escenario de una disputa interna feroz entre dos PNs antagónicos. Por un lado, el que buscaba rescatar y preservar lo esencial del largo período colonial -el conservador- y que consideraba fundamental mantener las jerarquías sociales, el papel de la iglesia católica como parte central de la estructura política y a la monarquía como la mejor forma de gobierno para una sociedad tan fragmentada y sin cultura ciudadana como era entonces la mexicana, (Pani, Erika, “Para mexicanizar el segundo imperio: el imaginario político de los imperialistas”, México: El Colegio de México, 2001); y en el extremo

opuesto, e hijo legítimo de la Ilustración europea, estaba el proyecto liberal y republicano, que se proponía rediseñar de manera radical a la sociedad mexicana, (Knight, Alan. “El Liberalismo mexicano desde la reforma hasta la Revolución, una interpretación” en *Historia Mexicana*, v. 35, no. 1, (137) [jul.-sept. 1985], pp. 59-91). Para lograr su meta, ese liberalismo se empeñó en sacar definitivamente a la iglesia católica del ámbito de la política y de la economía, dar al mercado el papel central en la asignación de los recursos económicos y, vía la desamortización, relegar al pasado la propiedad de las corporaciones religiosas y de los pueblos indígenas. Finalmente, estaba por el federalismo y el gobierno representativo.

El PN liberal se impuso a sangre y fuego en la segunda mitad del siglo XIX y se mantuvo vigente casi medio siglo. Este proyecto no puso empeño en hacer realidad su carácter representativo ni tampoco la división republicana de los poderes, porque tuvo como centro la dictadura personal de Porfirio Díaz. Al no poder institucionalizarse, su final en 1911 fue tan rápido como catastrófico. La Revolución mexicana lo sepultó en medio de la sangre y el fuego de una rebelión popular con el inevitable desplome institucional.

Esa revolución de principios del siglo pasado, en su inicio, contuvo los embriones no de uno sino de tres grandes PNs: el de las comunidades campesinas del centro y sur del país -el zapatista-, el de la rebelión popular del norte -el villista- y el de las clases medias a las que el régimen liberal encabezado por Porfirio Díaz (1877-1911) había marginado -el carrancista-, (Ávila, Felipe, *Las corrientes revolucionarias y la Soberana Convención*, México, Congreso de Aguascalientes, 2014). Finalmente se impuso este último y su constitución, la de 1917, constituyó su hoja de ruta. Una ruta cada vez más estable pero donde la existencia de un partido de Estado haría de la democracia política un mero formalismo, y donde la no reelección, el nacionalismo, el sindicalismo y la reforma agraria darían forma a una legitimidad autoritaria, (Córdova, Arnaldo, *La ideología de la Revolución mexicana: la formación del nuevo régimen*, México, Era, 1973).

Tras la conclusión del gobierno del presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940), la alianza formal con Estados Unidos durante la II Guerra Mundial y la informal, pero muy efectiva, que le sustituyó a lo largo de los decenios de la Guerra Fría (1947-1991), se desplegó rápidamente otro PN: el de la postrevolución. En este caso, la guía política fue el desarrollo sin inflación de una industria nacional protegida, sostenida por un mercado interno débil, guiada por una presidencia fuerte, con un partido de Estado corporativo, un pluralismo político muy limitado -característica central e imprescindible de su naturaleza autoritaria- y con una actividad exterior

que buscaba una independencia relativa pero no al grado de renovar las confrontaciones con la potencia dominante de la región: Estados Unidos, (González Casanova, Pablo, La democracia en México, México, Era, 1967; Ojeda, Mario, Alcances y límites de la política exterior de México, México, El Colegio de México, 1976).

El proyecto anterior funcionó al grado de ser conocido como “el milagro mexicano” pero la masacre de estudiantes del 2 de octubre de 1968 y la crisis económica de 1982, sellaron su final. Para entonces ya estaba en marcha un gran proyecto global abanderado por Estados Unidos: el neoliberal, que buscaba devolver a mercado -y al gran capital-muchas de las tareas asumidas por los gobiernos a raíz de la Gran Depresión de 1929, (Crozier, Michel Samuel P. Huntington y Joji Watanuki, The crisis of democracy, Universidad de Nueva York, 1975). Este nuevo PN que empezó a tomar forma a mediados de los 80s, buscó reorientar la economía hacia la exportación -su gran instrumento fue el Tratado de Libre Comercio de la América del Norte de 1993 (TLCAN)- pero sin modificar el régimen político autoritario, (Meyer, Lorenzo, Liberalismo autoritario. Las contradicciones del sistema político mexicano, México, Océano, 1995). El objetivo y promesa del neoliberalismo fue introducir a México en un tiempo muy corto al selecto grupo de los ganadores económicos del nuevo orden mundial y sin mucha reflexión el gobierno propuso y logró, gracias al apoyo de Washington, que nuestro país ingresara a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), el llamado “club de los países ricos”. Finalmente, lo más llamativo de la presencia de México en la OCDE, es que año con año el informe de la organización muestra en sus indicadores económicos y sociales que México se mantiene muy distante del promedio.

La dificultad de llevar adelante una *perestroika* mexicana, pero sin *glasnost* -esencia del PN neoliberal en su origen-, desembocó a inicios del siglo XXI en una alternancia en el poder entre el viejo partido de Estado -el PRI- y el partido de derecha tradicional de mayor arraigo -el PAN-. Ambas organizaciones compartían su preferencia por el neoliberalismo, pero su alternancia en el poder tenía la posibilidad de inyectar legitimidad democrática a un sistema que había resistido en embate de la “tercera ola democrática”, para usar el concepto acuñado por Samuel Huntington en 1991. Sin embargo, ese cambio no alcanzó a ser realmente un nuevo proyecto que se agotó en las elecciones presidenciales de 2018, donde una coalición de izquierda encabezada por un partido que apenas había obtenido su registro en 2014 -MORENA- derrotó, pese a los intentos de fraude, a sendas alianzas electorales de derecha, una encabezada por el PAN y la otra por el PRI, (Meyer, Lorenzo, Distopía mexicana. Perspectivas para una nueva transición,

México, Debate, 2016; Quintanar, Héctor Alejandro, *Las raíces del Movimiento Regeneración Nacional. Antecedentes, consolidación partidaria y definición ideológica de Morena*, México: Itaca, 2017). La victoria de la heterogénea alianza armada por MORENA alrededor de la figura carismática de Andrés Manuel López Obrador (AMLO) -que insistió en presentar su candidatura presidencial por tercera vez- fue proporcionada por el desgaste histórico del régimen, pero también por una coyuntura: la negativa de los adversarios de MORENA a dar forma a un frente unido de las derechas.

Hay que hacer notar que, al asumir la responsabilidad de la presidencia en el año 2000, el PAN se había presentado no como abanderado de la continuidad, que finalmente fue lo que ocurrió, sino como el promotor de un neoliberalismo democrático -lo que hubiera significado un nuevo PN-, pero casi de inmediato perdió su parte utópica, esta relacionada ya no con el rápido ascenso de México a la categoría de país económicamente desarrollado ofrecida por Carlos Salinas, sino algo más modesto y factible. Transformar a México en un país políticamente democrático -algo que nunca había sido pero que finalmente era posible intentar-, sostenido por fuertes instituciones legales que permitieran hacer realidad el Estado de derecho -la congruencia entre lo legal y lo real-, para lo cual hubiera sido necesario empezar a enfrentar las añejas prácticas corruptas en la administración de lo público, dar certeza a los resultados electorales a nivel local y nacional y permitir que los mexicanos se desprendieran de los rasgos de autoritarismo que aún quedan en su cultura política para asumir plenamente la de ciudadanos.

Finalmente, el supuesto neoliberalismo democrático de la derecha panista no cuajó porque no resistió el choque electoral con la izquierda. Ante el riesgo advertido por las encuestas de perder las elecciones del 2006 frente a la izquierda, el gobierno panista de Vicente Fox y su partido optaron por alterar el espíritu de la competencia electoral y presentaron al candidato de izquierda, AMLO, no como un actor político legítimo dentro del pluralismo democrático sino como “un peligro para México” al que había que cerrarle “a como diera lugar” (la expresión fue de Jorge Castañeda, ex ministro de Fox) la posibilidad de asumir la presidencia. Eso dio al traste con la confianza de la oposición en las instituciones electorales en el 2006, especialmente por la negativa al recuento de votos cuando la distancia entre el primero y el segundo lugar fue menor al 1%, (Crespo, José Antonio, 2006, *hablan las actas: las debilidades de la autoridad electoral mexicana*, México: Random House-Moindadori, 2008). Por otra parte, el viejo partido de Estado -el PRI- resurgió como un aliado incómodo pero indispensable para el PAN y el combate frontal contra la corrupción nunca se dió.

La división de la clase política, el deterioro de las instituciones y la agresividad creciente del crimen organizado, motivaron que ciertas zonas del país cayeran en la ingobernabilidad y la “guerra contra el narco” que movilizó al ejército para descabezar a las organizaciones criminales, no logró desmantelarlas, pero sí aumentó su violencia. Finalmente, el crecimiento económico, basado en el petróleo, no se sostuvo.

En 2012 el PRI, apoyado en las maquinarias y recursos económicos de los estados donde había mantenido el control desde el 2000, especialmente el Estado de México, recuperó la presidencia y al día siguiente de su toma de protesta, el nuevo jefe del Ejecutivo, el ex gobernador mexiquense, Enrique Peña Nieto presentó, lo que consideró un gran PN y corazón de un “nuevo PRI” y que tuvo el aval explícito del PRI y de los dos grandes partidos de oposición: PAN y PRD: el Pacto por México, dividido en 95 compromisos específicos, que iban desde el combate frontal a la corrupción, erradicar el hambre, dedicar a la inversión el 25% del PIB, crecer al 5% anual hasta hacer de Pemex “una empresa de clase mundial”, elevar la calidad de la educación, dar centralidad política al respeto de los derechos humanos, etc., ([//embamex.sre.gob.mx/bolivia/images/pdf/REFORMAS/pacto_por_mexico.pdf](http://embamex.sre.gob.mx/bolivia/images/pdf/REFORMAS/pacto_por_mexico.pdf)). Fue tal la magnitud de la distancia entre la promesa del proyecto y la realidad, que el PRI no sólo perdió la elección de 2018 sino que el otro gran partido de Estado, con todos sus recursos, apenas logró el 16.4% de los votos.

Todo PN implica necesariamente una concepción de la naturaleza humana y de la sociedad. Igualmente, todo PN digno de tal nombre contiene, aunque no lo señale de manera explícita, una cierta dosis de utopía, de sociedad ideal. Ningún gran proyecto puede funcionar sin ese ingrediente capaz de despertar la imaginación y apelar al altruismo, aunque tampoco puede alejarse demasiado de la realidad. Un PN que tiene éxito es porque pudo negociar su ideal con lo real.

Es natural que en cada época histórica convivan y choquen más de un PN y ese ha sido el caso de México. La textura del proceso político de un período determinado se puede explicar justamente como el resultado de esa competencia, lucha o negociación entre proyectos. Ese proceso transcurre en varios planos. Por un lado, el conflicto por lograr el control efectivo de los instrumentos de poder: gobierno, medios de comunicación, etc. Por el otro, el ideológico: la disputa por la imaginación colectiva y por el apoyo social a las ideas, al partido o al grupo y líderes que las presenta como plataforma.

Como ya se apuntó, un PN es una construcción ideológica que tiene su origen en las élites intelectuales y políticas. Entender hasta qué punto,

por qué y cómo esas ideas y valores de una minoría logran penetrar y ser aceptados por sectores sociales más amplios, es una arena fascinante para la investigación y para la imaginación. En ocasiones la liga entre un PN y una clase o grupo social puede resultar relativamente evidente, pero por lo general es un proceso accidentado y de gran complejidad y donde la personalidad del liderazgo político resulta central. Un PN relativamente exitoso -ninguno lo es totalmente- suele ser el origen o resultado de compromisos entre personalidades, grupos, regiones, clases con intereses diferentes contradictorios. Y en el caso de países periféricos como México, los proyectos también tienen una inevitable dimensión internacional; el papel que explícita o implícitamente le asignan a la o las potencias que actúan en la región.

Las elecciones presidenciales de 2018 las ganó de manera contundente el candidato que actuó como opositor real a la clase política tradicional. Con una participación efectiva del 63.4% del padrón, la coalición encabezada por AMLO logró superar los 30 millones de votos, 17.5 millones más que su competidor más cercano. En ese contexto, ninguna de las formas tradicionales de alterar los resultados de las urnas pudo tener éxito.

La victoria de la oposición en 2018 fue presentada y asumida por los ganadores e incluso, por un sector de los perdedores como un cambio de régimen. Sólo el tiempo podría decir hasta qué punto tal apreciación fue correcta, pero sin duda que el PN cambió. El nuevo gobierno se calificó a sí mismo como enemigo del modelo económico neoliberal, en vigor desde mediados de los 80s, y abanderado de una “IV Transformación” de la historia política del México independiente -las otras tres serían la Independencia, la restauración de la república en 1867 y la Revolución mexicana de 1910- tenía de tiempo atrás anunciado su PN: Andrés Manuel López Obrador, Un proyecto alternativo de nación: hacia un cambio verdadero, (México: Grijalbo, 2004); 2018, la salida: decadencia y renacimiento de México, (México: Planeta, 2018).

Como todo PN, el que fue bandera en 2018 va a experimentar los efectos de su confrontación con la realidad. Sólo el tiempo permitirá evaluar sus éxitos y fracasos frente a sus grandes retos: el combate a la corrupción y la reforma del aparato institucional, la recuperación de la seguridad pública, el crecimiento económico, la construcción de infraestructura, la disminución de los crecientes desequilibrios sociales, el choque entre demandas e intereses de clases y grupos, el sostenimiento de la independencia relativa frente a la gran potencia vecina y lo no previsto, que es el compañero inseparable del arte de la política.

La falta de conciencia marítima condujo a la falta de buques y la carencia de éstos facilitó a los adversarios de nuestro país las operaciones de invasión que cercenaron nuestro territorio y ofendieron a nuestra soberanía. Los héroes navales que hoy honramos, en su mayoría combatieron en tierra defendiendo fortalezas costeras y aún hoy se discute si la Armada debe o no poseer buques y armas aptas cuando menos para presentar un frente defensivo exterior [...] (Carranza y Castillo, 1985, p. 165).

INFLUENCIA DE LA HISTORIA EN LA CONCIENCIA MARÍTIMA

**CONTRALMIRANTE
VÍCTOR HUGO REYES ARZOLA**

El Estado se compone de población, territorio y gobierno, y lo que amalgama todas esas partes para dar el carácter nacional, es el sentimiento de identidad por cuestiones étnicas, como el lenguaje, la religión, la raza, la cultura, las costumbres, las tradiciones, la historia y las aspiraciones sociales de seguridad y desarrollo, entre otros. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), como Ley Suprema de la nación, expresa claramente ese sentimiento, al referir que la nación mexicana es única e indivisible, con composición pluricultural sustentada en los pueblos indígenas. (CPEUM, 2019, p. 2).

La cosmovisión de las culturas precolombinas, de las cuales deriva la composición pluricultural de los pueblos mesoamericanos, era totalmente divergente de los colonizadores. Dentro de los conflictos más fuertes destacan el aspecto religioso y la ambición por la riqueza, el monoteísmo contra el politeísmo y el oro contra el cacao. Por tal motivo, es innegable que los mexicanos somos la fusión de dos culturas en conflicto con conciencias marítimas diferentes, como se detalla a continuación:

Principal empleo del mar para la monarquía española (en origen, reinos de Castilla y Aragón).

- Medio de comunicación y transporte mediante la navegación de altura, en el que se aventuró Cristóbal Colón para descubrir el Nuevo Mundo sin proponérselo (su objetivo era acortar la ruta a las Indias).
- Medio a través del cual se proyectó la conquista que sometió a los nativos.

Para los pueblos originales de América, el uso primordial del mar mediante la navegación de cabotaje se centró en la fuente de alimentos y medio de transporte, imperceptible, para el comercio costero.

Sin demérito de lo correspondiente a la parte continental, porque es obvio que el mar es adverso y la tierra el medio natural para la vida del hombre, la conciencia marítima, desde un punto de vista subjetivo es el reflejo de la importancia que se da a los asuntos relacionados con el mar o al menos a los intereses existentes en las zonas marinas. Sin embargo, desde un enfoque nacional, es la construcción social que relaciona el pensamiento con la materia, la reflexión y acción de la sociedad en su conjunto, para hacer del mar de forma sostenida un pilar del desarrollo.

Para una comprensión rápida sobre la importancia del mar, basta referir que:

- Tres cuartas partes del planeta están cubiertas de agua.
- Aproximadamente el 80% del volumen de comercio mundial y más del 70% de su valor se mueve por vía marítima. (UNCTAD, 2018, p. X).
- México tiene extensos mares y litorales¹ con acceso a los principales océanos del mundo, y la superficie marítima es 1.63 veces la continental.
- Existen en los mares mexicanos recursos incuantificables e inexplorados como son los hidratos de metano y los nódulos polimetálicos, entre otros.
- En el ámbito marítimo se desarrollan diversas actividades productivas que favorecen el desarrollo económico y el bienestar social. México cuenta con 17 estados costeros y dentro de las actividades económicas respectivas, destacan: el transporte de mercancías, con mayor impacto en los puertos de Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas; la extracción de petróleo en el Golfo de México; la pesca de altura y costera en ambos litorales con énfasis en el Golfo de California y la parte occidental de la península de Baja California, el turismo de playa y servicios a cruceros turísticos en el Caribe, y la industria naval que da soporte a las embarcaciones en diversos lugares.

La visión del presidente de México Andrés Manuel López Obrador en su libro *Un proyecto alternativo de nación*, considera los recursos energéticos como la palanca del desarrollo nacional, refiriendo que “nada es más estratégico para alcanzar un crecimiento sostenido que impulsar el aprovechamiento integral de petróleo, gas y la energía eléctrica” (Obrador, 2004, p. 31). En tal visión, debe tomar relevancia la conciencia marítima, porque las reservas de crudo se concentran en las Cuencas de Sabinas, Burgos, Tampico – Misantla, Veracruz, Sureste y Golfo de México Profundo que abarcan parte de la frontera terrestre al noreste

¹ 11,122 km de litoral, 1.9 millones de km² de superficie continental, de 3.1 millones de km² de ZEE y 5,127 millones de km² de superficie insular según datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en Referencia geográficas y extensión territorial de México.

(NE) del país, y prácticamente todo el litoral y aguas del Golfo de México². La conciencia marítima en la clase política gobernante y el acuerdo entre los actores involucrados de los diversos campos del poder es fundamental, porque las políticas y estrategias para fomentar el desarrollo marítimo no se circunscriben a un punto de vista coyuntural, a una visión sexenal, al antagonismo entre liberales y conservadores, al esfuerzo de una dependencia de la administración pública o en consideraciones teóricas generadas en otros Estados con intereses divergentes. Referidas políticas se diseñan, con base en los intereses particulares de cada uno de ellos y necesariamente son a largo plazo porque la naturaleza adversa del mar involucra, entre otros aspectos: amplios periodos de tiempo para formar a la gente de mar, elevados gastos de inversión, diversas consideraciones para mitigar riesgos, desarrollo o adquisición de tecnología de complicada comercialización, cumplimiento de normatividad internacional y nacional, e instrumentación de ordenamientos que impulsen la inversión en un medio adverso y de alto riesgo.

Importancia de la Secretaría de Marina

Al ser interdependientes e inseparables el desarrollo y la seguridad, y proyectando que México alcance su máximo desarrollo, lo recomendable es que el Estado fortalezca sus capacidades en la mar con base en dos políticas de Estado que no se han consolidado y en las que tiene un papel importante la Secretaría de Marina por ser la única autoridad con medios relativamente permanentes en la mar. La Política Nacional de Defensa por ser necesaria para el eficiente cumplimiento de la misión principal de la Armada de México, que es la parte militar de la Secretaría de Marina y la Política Nacional Marítima para responder de forma eficiente a las diversas atribuciones como Autoridad Marítima Nacional (AMN).

El rol de la Secretaría de Marina, en las políticas de Estado de mayor interés, es diferente:

La Defensa Exterior con enfoque militar, es la misión principal del Ejército, la Fuerza Aérea y la Armada de México. En el año 2003 la Secretaría de Marina formó parte de un proyecto de Política Nacional de Defensa (que entre otros aspectos incluyó la defensa exterior), mismo que no se materializó por no existir el suficiente interés político y porque la defensa en México aún se percibe desde un enfoque tradicional (militar y temporal) no desde un punto de vista multidimensional y permanente.

² Según CNH con información de los Operadores Petroleros, las reservas de petróleo crudo equivalente al 1 de enero de 2018, corresponde a 8,483.7 millones de barriles de petróleo crudo equivalente (mmbpce) para la categoría 1P; 16,162.0 mmbpce para las 2P y 25,466.8 mmb/millones de barriles en la categoría 3P. Información disponible p. 48 “Reservas de Hidrocarburos en México Conceptos Fundamentales y análisis 2018”.

En cuanto a la Política Nacional Marítima, la Secretaría de Marina es quien tiene el papel preponderante ya que la “Autoridad Marítima Nacional la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina, para el ejercicio de la soberanía, protección y seguridad marítima, así como el mantenimiento del Estado de derecho en las Zonas Marinas Mexicanas”. (LNCM, 2016, p. 4).

En el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se confieren a la Secretaría de Marina diversas atribuciones que implican grandes responsabilidades que conllevan entre otros aspectos a:

- Mantener un poder naval suficiente y preparado para respaldar el ejercicio de la soberanía y la defensa de los intereses nacionales;
- Contar con medios de vigilancia que coadyuven al cumplimiento del Estado de derecho en cuanto a la legislación nacional u ordenamientos que devienen de los tratados de los que México es parte;
- Disponer de medios para dar respuesta oportuna a requerimientos de apoyo o auxilio para garantizar en mayor medida la seguridad de todas las personas que realizan actividades en el mar;
- Ejercer funciones como Autoridad Marítima Nacional, en los tres roles Estado rector de puerto, Estado ribereño y Estado pabellón, en cumplimiento a la normatividad nacional y a los diferentes tratados internacionales de los que el Estado mexicano es parte; y
- Coordinar acciones para coadyuvar a mantener la seguridad interior ante posibles afectaciones a las instituciones o dependencias de gobierno legítimamente establecido.

Materializar políticas de Estado con relación al ámbito marítimo, implica un fuerte compromiso en los diversos campos del poder (político, económico, social y militar) que asumirán los líderes correspondientes en proporción a la conciencia marítima que posean.

¿Cómo garantiza el Estado el cumplimiento del estado de derecho y la seguridad (necesarios para el desarrollo) en Zonas Marinas Mexicanas y con qué medios?

Existen diversas dependencias con atribuciones en las ZMM, dentro de las que destacan la Secretaría de Gobernación, el Instituto Nacional de Migración, el Servicio de Administración Tributaria, la Administración General de Aduanas, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural, la Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Fiscalía General de la República y la

Secretaría de Marina. Sin embargo, la única dependencia con medios³ (aunque limitados en proporción a la responsabilidad) para actuar de forma relativamente permanente en el mar, es la Armada de México que es dependiente de la Secretaría de Marina y que constituye el Poder Naval de la Federación, mismo que tradicionalmente ha proporcionado apoyo a las dependencias primeramente referidas, ya sea a través de solicitudes específicas o con base en convenios de colaboración.

La Armada de México

Operativamente, la parte sustancial de la Secretaría de Marina es la Armada de México, la cual cumple roles polivalentes tanto en defensa, seguridad, protección, asistencia a la población y funciones de guardia costera en apoyo a la autoridad marítima representada en las Capitanías de Puerto.

La Armada de México, es polivalente porque las múltiples atribuciones que tiene asignadas, las cubre en gran medida con personal naval, sin detrimento de la misión principal que tiene como institución de carácter permanente, y que consiste en: “emplear el poder naval de la federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior; en los términos que establece la Constitución [...], las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales”. (LOAM, 2017, p. 1).

La Armada de México, con las limitaciones inherentes por los escasos medios (superficie, aéreos y terrestres) en proporción al área de responsabilidad, mantiene la presencia del Estado en “3.1 millones de kilómetros cuadrados” (INEGI, 2018, p. 6) de superficie marítima (incluye Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva), con base en sus atribuciones o coadyuvando con diversas dependencias, para garantizar el cumplimiento del Estado de derecho, la seguridad, la defensa y en caso necesario la proyección a ultramar en apoyo humanitario.

Ante la inmensa responsabilidad conferida a la Secretaría de Marina-Armada de México, toma relevancia que se fortalezca la conciencia marítima en todos los sectores sociales con enfoque en los funcionarios que toman decisiones en el ámbito político, porque el personal naval (marinos militares) no deja de ser un instrumento de la política con independencia de las tareas y propósitos que se indiquen en las misiones asignadas.

Puntos históricos de inflexión

Los acontecimientos históricos a partir del México independiente que muestran la necesidad de una Armada y que posteriormente dieron vida y capacidades a la Secretaría de Marina-Armada de México, permiten reflexionar sobre la

3 Los medios son las plataformas marítimas, aéreas y terrestres que permiten a los recursos humanos del Estado cumplir con las atribuciones o misiones encomendadas.

importancia que se ha dado a la seguridad relacionada con el desarrollo marítimo. Las constituciones de 1824, 1857 y 1917, así como publicaciones oficiales, documentos históricos, además de otras fuentes primarias y secundarias que fueron básicas para lo que se expone a continuación:

Independencia y consolidación

En el discurso oficial, el periodo del movimiento de Independencia abarca del 16 de septiembre de 1810 al 27 de septiembre de 1821, sin embargo, la resistencia continuó en San Juan de Ulúa. La corona española y los realistas no aceptaron fácilmente la Independencia nacional.

- El 24 de febrero de 1821, tras la unión de insurgentes y realistas, Agustín de Iturbide proclamó la Independencia mediante el Plan de Iguala. El reconocido consumidor de la Independencia, fue coronado emperador el “21 de julio de 1822” como Agustín I. (INAH, 2019).

Figura: 1 Plan de Iguala.



Fuente: <https://enciclopediadehistoria.com/plan-de-iguala>

- El 24 de agosto de 1821, seis meses después, se suscribieron los Tratados de Córdoba entre Don Juan O’Donojú (Teniente General de los Ejércitos de España) y Agustín de Iturbide⁴ (Jefe del Ejército Trigarante), para reconocer la “independencia del Imperio Mexicano”, entre comillas porque se consideraba llamar a gobernar a Fernando VII o sus descendientes (por eso se estableció una junta de gobierno provisional).

4 Asumió el trono el 18 de mayo de 1822; tras disolver el congreso, Santa Anna se manifestó en su contra, emitiendo en febrero de 1823 el Plan de Casamata que desconoció el efímero imperio.

Figura 2: Casa Orizaba Ver., donde se hospedó Iturbide antes y después de celebrar los Tratados de Córdoba.



Fuente: Secretaría de Marina.

- El 27 de septiembre de 1821, el Ejército Trigarante entró triunfal a la Ciudad de México.

Figura 3: Entrada del Ejército Trigarante.



Fuente: [https://www.gob.mx/sedena/\[...\]/mexico-independiente.html](https://www.gob.mx/sedena/[...]/mexico-independiente.html)

- El 14 de noviembre de 1821, Iturbide fue nombrado Jefe Supremo de las Armas de Mar y Tierra, con el grado de Almirante Generalísimo por decreto de la Junta Provisional Gubernativa. (UNHICUN, 2016, p. 1).
- Los realistas no aceptaron fácilmente la independencia, se acantonaron en el fuerte de San Juan de Ulúa. La rendición del último reducto español se dio, gracias al bloqueo que impuso una escuadra al mando del Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda. La falta de víveres, de relevos, así como las enfermedades, condicionaron la capitulación de San Juan de Ulúa el 23 de noviembre de 1825.

La capitulación del fuerte de San Juan de Ulúa [...] consume [...] la Independencia [...]. Fue el General Miguel Barragán, como comandante militar de Veracruz quien el 23 de noviembre, [...] arrió la bandera española, izó el pendón nacional e impuso las condiciones de rendición, permitiendo que las tropas vencidas entregasen sus armas y abandonasen honorablemente el fuerte. (Castillo, 1985, pp. 182-183).

Figura 4: Tratado Santa María-Calatrava.



Fuente: twitter.com/acervosre_mx/status/756529634984927232

La educación y la construcción naval no se fomentaron durante la colonia, por lo tanto, al vislumbrarse el México independiente, el poder naval era inexistente. Se carecía de personal naval y buques para obligar a los realistas a retirarse del último reducto español.

Al crearse el Ministerio de Guerra y Marina el 4 de octubre de 1821, no había suficientes marinos preparados en las artes o ciencias navales, la jerarquía de la Armada se integró en su mayoría con personal español, inglés, guatemalteco, chileno, haitiano, cubano y estadounidense entre otros (Secretaría de Marina, 2013, pp. 75-76); la primera escuadrilla naval se integró en el año de 1822 (UNHICUN, 2016, p. 3), con barcos

adquiridos en los Estados Unidos de América: dos goletas de dos palos: *Iguala y Anáhuac* (aparejadas con foques, cangreja y escandalosa) y nueve balandras de un palo: *Chalco, Chapala, Texcoco, Orizaba, Campechana, Zumpango, Tampico, Papaloapan y Tlaxcalteca* (aparejadas con foque y cangreja). Posteriormente, en el año de 1824, se adquirieron tres más: la fragata *Libertad* (tres palos y aparejo de foques, cuadras, cangreja y escandalosa) y dos bergantines de nombre *Bravo y Victoria* (aparejo similar, pero con dos palos), adquiridos a Inglaterra y Suecia respectivamente; y fue hasta 1825 que, por decreto de Guadalupe Victoria, se estableció la primera Academia Naval conocida inicialmente como “Escuela Náutica de Tlacotalpan”, la cual posteriormente cambió a la denominación de Academia Naval. (Secretaría de Marina, 2013, pp. 152-153).

La importancia de garantizar los intereses en el mar fue expresada a la dirigencia política el 13 de noviembre de 1823. El General José Joaquín de Herrera, Secretario de Guerra y Marina, rindió ante el Congreso un informe, donde reconoce desconocimiento en la materia y da cuenta con plena conciencia, de la relevancia de una Armada para la defensa y seguridad.

“Me hallo en obligación de dar cuenta [...], de un ramo [...], del que no tengo el menor conocimiento, [...] la Marina Nacional, [...] palanca de la prosperidad de los pueblos, que protege su comercio exterior y defiende sus costas de los insultos y pretensiones [...] de sus enemigos. [...]. Me limitaré [...] a instruir [...] lo de absoluta necesidad para conservar la integridad del territorio mexicano, eludir las empresas que quizás ya premediten los enemigos [...] para agredirnos, proteger el comercio de nuestros amigos y ciudadanos y castigar el arrojo de un general español que destruye una de nuestras ciudades [...] desde una fortaleza [...] “ (Carranza y Castillo, 1985, pp. 177-178)⁵.

A grandes rasgos⁶, la participación naval para consolidar la independencia, fue corta y sin confrontación en la mar. El 5 de octubre de 1825, se avistaron desde Veracruz los buques españoles que traían los relevos al fuerte de San Juan de Ulúa donde se encontraba la resistencia. En consecuencia, al día siguiente, el Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda al mando de la escuadra naval⁷ destacó una avanzada para el ataque, sin embargo, no hubo confrontación porque el estado del tiempo dispersó a los buques que el día 11 dieron ciaboga con

5 Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Marina presenta al Soberano Congreso Constituyente Mexicano. Leída en sesión pública de 13 de noviembre de 1823, México, Imprenta de la águila, 1823, p. 3.

6 En la Síntesis de la Historia de la Armada (1821 a 1940), publicado por la Unidad de Historia y Cultura de la Secretaría de Marina se refiere detalladamente al acontecimiento.

7 Siete buques (fragata “*Libertad*”; las corbetas “*Victoria*” y “*Bravo*”; las goletas “*Papaloapan*”, “*Tampico*” y “*Orizaba*”; el pailebot “*Pedral*” y la balandra “*Chalco*”).

rumbo a Cuba. Ante la falta de auxilio, en el reducto español de Ulúa firmó el acta de capitulación el 18 de noviembre. Así, el 23 de noviembre de 1825 desalojaron la fortaleza y zaparon rumbo a La Habana.

“Con el gobernador de la fortaleza, D, José Coppinger [...] los hizo ceder la espantosa situación [...] atestado de enfermos y amagado de la muerte por el hambre, el clima y por las balas al cabo de nueve meses de encierro y sobresaltos [...] se determinó entrar en convenio [...] puso bandera parlamentaria el 14 de noviembre [...], el día 18 de citado mes [...], se hizo la capitulación en 14 artículos”. (Escamilla, 2008, p. 398).

Después de la retirada, la amenaza española persistió desde Cuba y las hostilidades continuaron en el mar hasta 1828. Según el Almirante Miguel C. Carranza y Castillo se “[...] creó un ambiente político propicio para el desarrollo de una Armada más potente y mejor adiestrada [...]” (Castillo, 1985, p. 184), implicando la contratación de marinos estadounidenses que operaban desde Cayo Hueso, para atacar la comunicación marítima hacia y desde Cuba tal como se muestra a continuación:

- Capitán de Navío David Porter (héroe en la guerra Estados Unidos de América vs Inglaterra en 1812), al mando de la escuadra mexicana⁸, como Comandante en Jefe con el rango de General de la Marina.
- Capitán de Navío David Henry Porter⁹ al mando del bergantín *Guerrero*, que murió en 1828 por una bala de cañón de la Fragata Lealtad procedente de La Habana (Castillo, 1985, p. 185).
- Guardiamarina David Dixon Porter (hijo).

“La falta de fortalecimiento naval en el inicio del independiente tiene como precedentes la precaria situación económica, la falta de marinos de formación y la anarquía política entre los líderes mexicanos, echó por tierra los planes de desarrollo de la Armada”. (Carranza, 1985, p. 185).

La participación de la familia Porter en la Armada de México resulta cuestionable, dado que años después desempeñaron comisiones diplomáticas y cargos militares para el gobierno de Estados Unidos de América, incluso actuando contra los intereses mexicanos tal como sucedió con David Henry Porter quién combatió contra México en la guerra de 1846 a 1848.

8 Para el 17 de abril de 1827, la escuadra mexicana ya había apresado o destruido 18 barcos. Archivo General de la Secretaría de Marina, Extracto de una carta de David Porter en la fragata Libertad ubicada en Cayo Hueso en la que se informa la destrucción de 18 buques sobre las costas enemigas, 9 de mayo de 1827, 2 fojas. Ese mismo año la Armada en ambos litorales contaba con un navío, una fragata, dos corbetas, cuatro bergantines, cinco goletas, cuatro cañoneros, dos correos de California y cuatro balandras desarmados. Memoria de Marina presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo, México, 1827, p.1.

9 Sobrino del Capitán de Navío David Porter.

En este apartado hay cuatro acontecimientos dignos de reflexionar:

- El primer “Almirante Generalísimo” en la vida del efímero imperio mexicano, fue un militar que no tenía relación con el mar. Siendo adolescente, se incorporó al ejército realista donde ascendió por méritos en la lucha contra los insurgentes en tierra. Dicho cargo era honorífico y conllevaba tener derechos y obligaciones para la organización de las fuerzas armadas en mar y tierra, por tanto, se puede argüir que no necesitaba tener experiencia marítima sino capacidad política para legitimar su función como autoridad del poder ejecutivo, pero para plantear los intereses, los medios y la estrategia en un medio adverso como la mar se requieren conocimientos sólidos y los que los poseían eran en su mayoría extranjeros. Actualmente, en un sentido ideal, los Almirantes son líderes en el servicio naval con amplios conocimientos profesionales y experiencia marítima.
- Se considera inapropiada la participación de la familia Porter de 1826 a 1828, para atacar la comunicación que realizaban navíos españoles en el Golfo de México, debido a que su principal lealtad fue hacia los Estados Unidos de América (EUA), como demostraron sus posteriores comisiones y cargos dentro del gobierno estadounidense. Cabe señalar que dicha nación manifestó su ambición con: el expansionismo hacia el Sur y a la costa Oeste, aniquilando nativos; la adquisición de parte de Florida y Luisiana a España y Francia respectivamente en 1795; y “las tenuous pretensiones de los Estados Unidos hacia Texas [...] abandonadas en el tratado de Florida en 1819” (Eliot Morrison, Steele Commanger, & Leutchenburg, 1995, p. 284). Además, por la exclusividad continental implícita en el mensaje del presidente norteamericano en 1823. (Doctrina Monroe).

“Los continentes americanos [...] no podrán ya considerarse como campo de futura colonización por ninguna potencia europea [...] Consideraremos todo intento de su parte por extender su sistema a cualquier porción de este hemisferio como peligroso para nuestra paz y seguridad”. (Eliot Morrison, Steele Commanger, & Leutchenburg, 1995, p. 224).

- Por otra parte, para la mayoría de los mexicanos la participación naval en la independencia es desconocida. Un esfuerzo para socializar la participación naval, en esta etapa tan importante de la historia nacional, lo constituyó la conmemoración del 23 de noviembre de cada año como Día de la Armada de México, publicado el 22 de noviembre de 1991 en el Diario Oficial de la Federación, siendo Secretario de Marina el Almirante Carlos Ruano Angulo.
- El acuerdo político es fundamental para el desarrollo de una Armada, si la injerencia extranjera influye para limitar el mismo, no sólo es

muestra de nula conciencia marítima, es evidencia de la falta de unión política en aras del interés nacional.

Invasiones extranjeras en el siglo XIX

La falta de control en un extenso territorio con baja densidad de población, la ambición por recursos naturales con baja o nula protección, la falta de organización y unidad en un Estado naciente confrontada por pensamientos liberales y conservadores, la carencia de identidad nacional por la confrontación cultural entre indígenas, mestizos y criollos, y la ausencia de una conciencia marítima cuando la mar era fundamental para la defensa y proyección naval, afectó gravemente los intereses nacionales.

Primera intervención francesa

Tras la Independencia (1821), “los mercados hispanoamericanos, y en especial el mexicano, fueron lo suficientemente atractivos para que intentaran establecerse comerciantes y negociantes europeos” (Hernández, 2004, p. 17). Para regular las relaciones comerciales se firmaron con Francia dos tratados, el primero en 1827 con carácter provisional y el segundo en 1830 (sobre amistad, navegación y comercio) el cual no fue ratificado por cambios de gobierno en ambos Estados. En el tratado de 1830 se reconocía la Independencia de México, pero condicionaba reparación de daños considerables a comerciantes franceses durante el motín del mercado del Parían en el año de 1828. Francia acumuló una serie de reclamos, dentro de los que destacan afectaciones a comerciantes y el asesinato de cinco franceses en “Atenzingo” al Sur de Puebla, que detonaron el conflicto conocido como la “Guerra de los Pasteles”¹⁰. (Pardo, 2004, pp. 18-20).

Sin resistencia en el mar (sólo en costa), la intervención inició con el arribo de una escuadrilla francesa que bloqueó Veracruz el 21 de marzo de 1838 y finalizó el 9 de marzo de 1839 con un tratado de paz desfavorable.

“México convenía pagar [...] 600, 000 pesos [...]; Francia devolvería [...] los buques mercantes [...] y de guerra [...] incautados [...] y México se comprometía al pago puntual de los créditos [...]. Las naves fueron entregadas, excepto la corbeta Iguala [...] y el Iturbide [...]. Los cargamentos

10 Bulnes, 1956, pp. 653-655- Bulnes dedicó varias páginas para desmentir que se le llame la “Guerra de los Pasteles”, comentando que historiadores serios como Lerdo de Tejada y otros, no mencionaron a ningún pastelero como autor de alguna reclamación. Dentro de los documentos encontrados tampoco existe ninguna reclamación de parte de algún pastelero o panadero. [...] Penot, 1975, p. 100. En el apartado “Guerra de Francia a México (1838-1839)”, que aparece en la Enciclopedia de México, se hace la aclaración que el supuesto movimiento de Santa Anna que provocó el pillaje a la pastelería no fue en 1832 sino en 1844, y es notorio que dentro de los reclamos hechos por el barón Deffaudis, no apareciera la protesta por este suceso. Enciclopedia de México, 1993, t. 7, p. 3671.

que traían a bordo los buques mexicanos fueron confiscados y considerados botín de guerra. Toda la artillería que se encontraba en el castillo fue enviada a Francia como trofeo de guerra”. (UNHICUN, 2016, p. 12)¹¹.

Primera invasión norteamericana

En el cuarto de siglo posterior a la independencia, tal vez por las luchas intestinas, no se tomaron las previsiones de seguridad fronteriza para contener los anhelos expansionistas del vecino del norte. Por el contrario, la proyección de la unión americana hacia el Oeste y México, fue facilitada ante la falta de control en un enorme territorio y la errónea política nacional que fomentó la migración de colonos norteamericanos hacia Texas sin tomar en cuenta sus abiertas pretensiones de apoderarse del territorio con base en el “Destino Manifiesto”.

Dentro de los precedentes de la invasión, con base en la publicación: La Anexión de Texas a Estados Unidos y la Guerra con México, según el Diario del presidente Polk (Iglesias & Morienau, 1998, pp. 321-322), se considera lo siguiente:

- 1821, concesión del Gobierno de México (buena voluntad) para que 300 familias lideradas por Stephen F. Austin, colonizaran Texas.
- 1832, convención de colonos, exigiendo exención de responsabilidades (impuestos), otorgamiento de derechos a inmigrantes ilegales (títulos de propiedad), y separación de Coahuila.
- 1834, rebelión al establecer un gobierno provisional.
- 1835, convención de colonos que acordó separar Texas.
- 1836, establecimiento como república independiente¹².
- 1837, inmediato reconocimiento de EUA y anexión el 28 de febrero de 1845¹³.

Ante la protesta de México por la anexión, James Knox Polk, tomó las acciones indicadas. (Eliot Morrison, Steele Commanger, & Leutchenburg, 1995, pp. 289-290).

11 Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, expediente XI/481.3/1290, Partes del General Guadalupe Victoria, Comandante General de Veracruz, relativos al armisticio y tratados de paz celebrados con el Almirante Carlos Baudin, comandante de las fuerzas francesas, año de 1839, ff. 5 y 6.

12 Por la Constitución centralista proclamada por Santa Anna, los colonos norteamericanos establecieron un gobierno provisional expulsando la guarnición de San Antonio. En respuesta, el 6 de marzo de 1836, Santa Anna con sus fuerzas atacó el Álamo (fortificación de San Antonio) sin dejar supervivientes, en contraataque el 21 de abril Sam Houston dispersó a referida fuerza y apresó a Santa Anna en San Jacinto (Eliot Morrison, Steele Commanger, & Leutchenburg, 1995, p. 286).

13 Antes de la anexión, en abril de 1844, la flota del Atlántico (Comodoro David Conner) recibió la orden de hacer acto de presencia en aguas mexicanas. El 28 de agosto de 1845 el gobierno estadounidense ordenó el bloqueo a los puertos mexicanos y el 18 de noviembre la flota del Pacífico, al mando del Comodoro John D. Sloat fondeó frente a Mazatlán. (Carranza y Castillo, 1985, p. 189).

- Comisionó a John Slidell, como ministro plenipotenciario para negociar.-
-Extender Texas hasta el río Grande, en pago de reclamaciones por 3.2 millones de pesos contra México.
-Comprar Nuevo México en cinco millones y más si se incluía California¹⁴.
- Al no ser recibido referido ministro por el Gobierno de México, el 13 de enero de 1846 se ordenó al General Zachary Taylor, cruzar el río Nueces y ocupar la ribera izquierda del río Grande.

El 13 de mayo de 1846 los EUA declararon la guerra, justificando como acto hostil las bajas ocasionadas por las fuerzas del General mexicano Anastasio Torrejón el 25 de abril en el rancho Carricitos al norte del río Bravo.

“En cuanto llegaron a Washington las noticias del incidente ocurrido el 25 de abril entre tropas de los dos países, Polk dirigió un mensaje al congreso pidiendo la declaración de guerra (11 de mayo de 1846) [...], el gobierno mexicano se vio obligado a declarar la guerra el 7 de julio de 1846”. (COLMEX, 1998, p. 813).

En términos generales, la invasión se condujo de la siguiente forma:

- El General Taylor incursionó por el Noreste.
- El Coronel Stephen W. Kearny ocupó Nuevo México y California.
- El Comodoro David Conner (reforzado por Mathew Perry)¹⁵ y John D. Sloat¹⁶ (relevado por Robert Stockton) bloquearon el Golfo de México y el Océano Pacífico, respectivamente.
- El General Winfield Scott dirigió el desembarco de tropa.

Por lo comentado por el Almirante Carranza Castillo en su libro *Introducción al Estudio de la Marina de Guerra*, la conciencia marítima era nula la Armada en ese entonces se podía considerar “de papel”, ya que sus servicios eran básicamente en tierra y no en el mar.

“México [...] en 20 años había cambiado 24 veces de presidente y ninguno [...] por la vía del sufragio. [...] había en el ánimo político ni la previsión, ni la planeación ni la programación de proyecto alguno; la educación [...]

14 La ambición por la costa Oeste era evidente en el año de 1845 el topógrafo John C. Fremont realizó una expedición “a través del territorio mexicano de la Alta California” (Ugarte, Omitido).

15 El 18 de abril de 1845 después de un año de mostrar su fuerza, Conner situó su escuadra en Antón Lizardo. El 23 de septiembre arribó el Comodoro Perry a Antón Lizardo para reforzar al Comodoro Conner (Carranza, 1985, pp. 189-190).

16 El 29 de julio de 1846 el Comodoro Sloat le entregó el mando al Comodoro Stockton, quien llegó con la orden de capturar todos los puertos mexicanos del Pacífico situados al norte de Mazatlán, así fueron tomados Monterrey, Los Ángeles y San Diego.

Figura 5: Guerra México – Estados Unidos.



Fuente: Museo Nacional de las Intervenciones INAH.

sólo alcanzaba a la nueva aristocracia [...]. La conciencia nacional si bien era incipiente [...], las luchas internas la obnubilaron aún más. México era un país vulnerable desde los cuatro puntos [...] del poder [...]. Las fuerzas armadas no podían ser excepción en esta situación caótica y la Armada sólo existía en la nómina, ya que prácticamente todo su personal servía en fortalezas o cuarteles [...] del ejército”. (Castillo, 1985, p. 188).

En este episodio histórico, injusto por origen y deshonroso por la falta de unidad nacional, México perdió más de la mitad del territorio nacional, la guerra terminó con la firma del “Tratado de Paz, Amistad, Límites y Arreglo Definitivo entre Los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América”, conocido también como Tratado Guadalupe–Hidalgo por haberse firmado, el 2 de febrero de 1848, en la Villa de Guadalupe Hidalgo (ahora Alcaldía Gustavo A. Madero).

Entre otros aspectos, el tratado consideró el pago de 15 millones de pesos por la extensión de los límites (tres millones a la ratificación y el resto en abonos), tres meses para la evacuación y en relación al ámbito marítimo que los buques y ciudadanos de EUA tendrán en todo tiempo libre tránsito (no interrumpido) por el Golfo de California y por el río Colorado sin necesidad de consentimiento.

El tratado aparece vigente y disponible en la página de SRE¹⁷, fue aceptado, ratificado y confirmado por el presidente mexicano Manuel de la Peña y Peña el 30 de mayo de 1848 en la ciudad de Querétaro.

Los antecedentes de la separación de Texas, dejan en claro la importancia de tener un control eficiente de migrantes, sin apartarse del sentido humanitario y la tradición de protección que ha caracterizado a México.

Segunda intervención francesa

México arrastraba el desgaste de la Guerra de Reforma (1858-1861) generada por los antagonismos entre conservadores y liberales. La guerra interna se detonó el 17 de diciembre de 1857 cuando el grupo conservador proclamó el Plan de Tacubaya. El General Félix Zuloaga, previo acuerdo con el presidente Ignacio Comonfort, desconoció la Constitución¹⁸ del 5 de febrero de 1857 (que afectaba al clero y al ejército, por desamortización de bienes y supresión de fueros). Consecuentemente, esto causó descontento entre las élites políticas y militares en las provincias, algunos funcionarios públicos renunciaron y ciertos opositores fueron aprehendidos. Ante el caos generado, Comonfort renunció a la presidencia y salió del país, liberando previamente al presidente de la Suprema Corte de Justicia, Benito Juárez que había sido apresado.

Ante la falta del Ejecutivo, por el bando conservador quedó el General Zuloaga como presidente, y por el liberal, Juárez, reclamó su derecho, según la Constitución de 1857, de suceder interinamente el Poder Ejecutivo.

Ante el asedio conservador, Juárez se retiró de la capital, primero estableció un gobierno paralelo en Guanajuato (19 de enero de 1858), después con serias dificultades llegó a Manzanillo (tentativa de ejecución en Jalisco) para embarcarse el 11 de abril de 1858 en el buque *John Lloyd Stephens*¹⁹ con destino a Panamá, país que cruzó hacia la costa atlántica por tierra al no haber canal, de donde se dirigió a La Habana y luego a Nueva Orleans. Para restablecer su gobierno, retornó a Veracruz el 4 de mayo de 1858 y tras la lucha interna que devastó al país entró triunfante a la capital el 11 de enero de 1861.

17 Información disponible en https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/muestratratado_nva.sre?id_tratado=614&depositario=0

18 Además, mantenía como presidente a Comonfort, consideraba un Congreso extraordinario para redactar otra constitución y cesaba a las autoridades que no secundaran el plan.

19 El Noticiero de Colima, reportajes especiales, <https://elnoticieroenlinea.com/benito-juarez-llego-a-colima-en-condiciones-dificiles-159-anos/>

En esta etapa histórica, la Armada era prácticamente nula, la resistencia generalizada fue en tierra y pese a la misma, “la marina francesa [...]; transportaba tropas y combatía a los buques mexicanos y estadounidenses que conducían tropas y armamento [...] el Golfo fue escenario de desembarco y ocupaciones [...]” (UNHICUN, 2016, p. 18), además de ataques a los puertos importantes del litoral del Pacífico.

En cuanto a las acciones navales, los conservadores intentaron recuperar Veracruz, estado en el que el Presidente Juárez había establecido su gobierno. Por mar, el Capitán de Fragata Tomás Marín, a bordo de la embarcación *General Miramón* y acompañado del buque *Marqués de la Habana*, trató de entrar a Veracruz, sin embargo al no declarar bandera a requerimiento de San Juan de Ulúa, las embarcaciones se consideraron piratas y fueron apresadas en Antón Lizardo, Veracruz, el 6 de marzo de 1860 por tropas liberales a bordo de dos buques de vapor fletados (*Indianola* y *Wave*), apoyados por una balandra de guerra norteamericana (*Sloop of war Saratoga*) (Secretaría de Marina, INEHRM, 2012, p. 344), una acción que hacía evidente el apoyo del gobierno norteamericano al gobierno liberal de Juárez en oposición al establecimiento de un imperio francés en América y sus interés con relación al Tratado Mc Lane-Ocampo no ratificado.

Al arribo de los liberales a la capital, en el año de 1861, el país se encontraba endeudado y con las arcas vacías. Por tal motivo, Juárez decretó la suspensión temporal del pago de la deuda, consecuentemente, España, Inglaterra y Francia acordaron una expedición para forzar el pago.

Entre diciembre 1861 y enero 1862, llegaron a Veracruz las escuadras españolas, francesas e inglesas. Tras negociaciones (Convenios de la Soledad) los españoles e ingleses se retiraron, sin embargo, los franceses iniciaron la invasión por estar más interesados en la conquista e imposición de un emperador (a requerimiento del grupo conservador en México) que en el pago de la deuda.

Los primeros enfrentamientos con las fuerzas del General Charles Ferdinand Latrille (Conde de Lorencez) en su camino a la Ciudad de México, fueron en 1862: el 19 de abril al tratar de ser detenidos sin éxito en Acutzingo, Veracruz, posteriormente al intentar de tomar la ciudad de Puebla fueron derrotados el 5 de mayo por las fuerzas del General Ignacio Zaragoza.

En 1863, los franceses ya reforzados sitiaron Puebla del 16 de marzo al 17 de mayo. Posteriormente, sin mediar disparos, el ejército invasor ocupó la capital del país el 10 de junio de 1863. (COLMEX, 1998, p. 868).

Con el respaldo de Napoleón III y los conservadores en México, Maximiliano de Habsburgo llegó a la capital el 12 de junio de 1864 (previo juramento como emperador el 10 de abril en Miramar, Italia). Maximiliano de Habsburgo era un hombre con plena conciencia marítima, basada en la educación militar y su experiencia como comandante de la “Marina de Guerra Imperial y Real de Austria-Hungría”. Referida conciencia es patente en sus planes para organizar la marina de guerra que no pudo materializar, dejando únicamente la reglamentación o documentación relativa a “estudios estratégicos, creación de puertos, construcción de barcos, alistamiento de tripulaciones, seguridad social, uniformes, etc.” (UNHICUN, 2016, p. 19). No le fue posible consolidar el proyecto de la marina de guerra, en cualquier época implica fuertes inversiones. La permanencia en un medio adverso conlleva costos adicionales a los inherentes a los emplazamientos en tierra y la inversión que se haga estará en función de la importancia que la dirigencia política de los intereses en el mar, ya sea como medio de desarrollo mediante el aprovechamiento controlado y sustentable o como medio de proyección cuando existen intereses extra territoriales.

Al no lograr la consolidación del imperio, en enero de 1866, Napoleón III consideró el retiro gradual de sus tropas a partir de 1866, por seguridad para evitar que las últimas divisiones estuvieran comprometidas el embarque fue de forma conjunta del 13 de febrero hasta el 12 de marzo de 1867. La retirada favoreció el triunfo liberal y finalmente, Maximiliano fue sitiado en Querétaro, donde se rindió y fue fusilado el 19 de junio de 1867. El 15 de julio de 1867 la capital mexicana fue recuperada por el presidente Juárez. (COLMEX, 1998, pp. 890-892-894 y 895).

En este episodio de la vida nacional hay que tener presente que los poderes preponderantes siempre lucharon por sus intereses. Francia aprovechó la debilidad de México derivada de su reciente Guerra de Reforma (1858 - 1861) y que los Estados Unidos de América estaban enfrascados en la Guerra Civil Norteamericana. (1861 - 1865).

También es de especial consideración, la postura de los estadounidenses, quienes habían manifestado anteriormente su rechazo a las ambiciones extranjeras en América por ser un riesgo para su paz y seguridad (Doctrina Monroe), ya que el establecimiento del imperio invasor de México implicaba un fuerte contrapeso al Estado que planeó y preparó su consolidación como hegemonía mundial.

La retirada del ejército invasor fue propiciada por el escaso control territorial de los conservadores, el gasto económico inherente, el desgaste de las tropas, pero especialmente, por la participación norteamericana

que se hace evidente en las memorias del General William T. Sherman, escritas en 1875, donde se refiere que el presidente Johnson (1866) dió por entendido que el General Grant consideraba la ocupación de México como un acto hostil hacia EUA y que la administración estadounidense había arreglado con el gobierno francés la retirada de las tropas. (Sherman, 1990, pp. 904-905).

Importancia de los asuntos navales durante la Segunda Intervención Francesa

Es comprensible que en los años de la Guerra de Reforma previos a la invasión francesa y durante la intervención misma, no se invirtiera en una fuerza naval porque el país estaba endeudado, con arcas vacías, las ideologías dominantes estaban enfrascadas en la lucha por el poder, en lugar de hacer sinergia para el desarrollo, el bienestar de la población y la preparación de los medios para garantizar la soberanía.

Ante la situación prevaleciente, la Marina de Guerra no era una prioridad. “En un discurso dirigido a la nación, Benito Juárez expresó que bastaba con pequeños buques armados para servir de resguardos de las aduanas marítimas y correos” (Secretaría de Marina , 2012, p. 382). No es de extrañar el poco interés del presidente Juárez por los asuntos marítimos. Se encontraba en juego la permanencia del Estado mexicano, no había recursos y una Armada o un Servicio de Guardacostas no se construye de la noche a la mañana. Sin embargo, a pesar de las carencias económicas, Juárez dejó en claro la necesidad del resguardo de los intereses en la mar, de modo tal que en el año de 1870 el Ministerio de Guerra y Marina designó al General Juan E. Foster como comisionado a Inglaterra para negociar la construcción de cuatro buques de guerra a vapor: *Demócrata, Independencia, México y Libertad*. (Secretaría de Marina , 2012, p. 380).

El Porfiriato

El gobierno del General Porfirio Díaz abarcó 30 años, 3 meses y 20 días, tomando en cuenta: Carácter provisional entre el 24 de noviembre al 24 de diciembre de 1876 (entrada a la capital), proclamación como interino del 17 de febrero al 5 de mayo de 1877, periodo normal de 3 años, 6 meses y 25 días con base en elecciones y amplio periodo de 26 años, 5 meses y 24 días con reelecciones muy cuestionadas.

“[...] durante el largo gobierno del General Porfirio Díaz, [...] detonó cierto crecimiento de la infraestructura que el país necesitaba para su desarrollo, incluido el ramo de las Marinas de Guerra y Mercante, las cuales, pese a tener recursos náuticos, no se tomaron en cuenta como motores importantes para el desarrollo del país. (Secretaría de Marina , 2012, p. 354).

En tiempos complicados, las medidas extremas se ven como una solución; por ello, en la época actual algunos añoran la mano férrea del General Porfirio Díaz. Sin embargo, no hay que olvidar que la pacificación temporal y el desarrollo con base en la opresión contribuyó a desencadenar la Revolución mexicana.

Durante el porfiriato, el país se pacificó relativamente, se crearon obras de infraestructura que permanecen en la actualidad y se generó un fuerte desarrollo con inversión extranjera. En cuanto a comunicaciones, lo más destacado es la construcción de vías férreas que pasaron de 666 km a 19,528 km “el 80% de la longitud total existente en nuestros días” (Fuentes, 1987, p. 177), el Palacio Postal y se pasó de tener 8,000 a 40,000 km de líneas telegráficas. (Alvarez, 2015, p. 370).

La conexión de la capital con el primer puerto del país es relevante para el ámbito marítimo porque favorece el flujo de mercancías y en cuanto al poder naval garante de la seguridad en referida esfera, destaca lo siguiente:

- Adquisición de buques: “vapores de guerra [...] (Independencia, Libertad, México y Demócrata), cañoneros (Tampico, Morelos, Bravo y Veracruz), transportes de guerra (Oaxaca, Guerrero y Progreso) y buques escuelas (Zaragoza y Yucatán.” (UNHICUN, 2016, p. 21).
- Defensa costera: estación de torpedos en San Juan de Ulúa, Ver. y Batería de Costa en Salina Cruz, Oax.
- Instalaciones para mantenimiento: el Varadero de Guaymas, Son. (aún en servicio), el dique seco de Salina Cruz (continúa en servicio y puede recibir buques de hasta 10000 toneladas), el dique flotante de Veracruz (a pique en 1923) y el Arsenal Nacional en San Juan de Ulúa.
- Preparación del personal: fundación de la Escuela Naval Militar y la Escuela de Maestranza.

En el libro *Introducción al Estudio de la Historia de la Marina de Guerra* se expone que en el Decreto #130 del 8 de enero de 1896 se especificaban planes de estudio y prácticas para aspirantes a la Marina de Guerra y Marina Mercante, así como, la creación de una escuela flotante y dos escuelas prácticas de vela. Además, que ante la dificultad de contar con buque para la Escuela Naval Flotante se decretó la creación de la Escuela Naval Militar para la formación de marinos de guerra y mercantes, misma que se inauguró el 1 de julio de 1897. (Castillo, 1985, pp. 201-203).

La visión, relacionada con la formación profesional y capacitación a bordo deja en claro la importancia que hasta nuestros días tiene la

práctica en unidades de superficie, que es donde realmente se forjan los marinos como parte de una tripulación, porque si bien, en las aulas puede adquirirse conocimiento, únicamente es la práctica y experiencia marinera lo que garantiza la seguridad en la navegación.

Algunos analistas refieren que la caída de Porfirio Díaz se propició por la diversificación de la inversión en contra de los intereses norteamericanos. EE.UU., estaba en proceso para consolidarse como potencia, sin embargo, la injerencia europea se contraponía con ese anhelo y la estabilidad en México no era conveniente especialmente después de haber vencido al primer ejército de la época y con la carga histórica de la pérdida de más de la mitad de territorio nacional.

“Por razones políticas, la historiografía mexicana ha tendido a presentar la política económica y la diplomacia del porfiriato como una mera entrega de México a los intereses extranjeros. La realidad fue más compleja. Don Porfirio y los suyos estuvieron conscientes de los peligros que implicaba la penetración económica de Estados Unidos en México, pero la consideraron necesaria e inevitable. Fue por ello que intentaron balancear al capital estadounidense con el capital europeo y el intervencionismo del Estado, pero a fin de cuentas su proyecto fracasó”. (Meyer, México - Estados Unidos las etapas de una relación difícil, 1984, p. 10).

La Revolución mexicana y la segunda invasión norteamericana

La presión por una dictadura que perpetuaba el porfirismo con elecciones fraudulentas; el aparente desarrollo con base a concesiones y capital extranjero sin arraigo que condujo a la concentración de la riqueza, permeando beneficios a una minoría y no a la sociedad con mayores carencias; la falta de libertad de expresión; la represión a movimientos en busca de mejores condiciones laborales como Cananea y río Blanco en 1906 y 1907, respectivamente; el trabajo en malas condiciones de sol a sol y la esclavitud disfrazada por adeudo continuó a través de tiendas de raya; y la desmoralización, degradación y división al interior de la Secretaría de Guerra y Marina propiciada por la tolerancia de negocios para mantener la dictadura como “compra-venta de armamento, cobro de plazas vacantes, comisiones de obras de construcción, etc. [...]” (SEDENA, 2010, p. 10), creó tierra fértil para el movimiento social del siglo XX.

Francisco I. Madero como opositor de Porfirio Díaz formó el Partido Nacional Antirreeleccionista en 1909 y posteriormente proclamó el Plan de San Luis²⁰ (en San Antonio, Texas el 5 de octubre de 1910) con el que

²⁰ Declaraba nulas las elecciones, desconocía al gobierno de Díaz, [...] exigía el sufragio efectivo y la no reelección y señalaba el 20 de noviembre para levantarse en armas (COLMEX, 1998, p. 1587).

desconocía las elecciones presidenciales y arengó al pueblo a levantarse en armas el 20 de noviembre, detonando una de las etapas más violentas de transformación en la vida nacional.

Después de la toma de Ciudad Juárez por los revolucionarios el 10 de mayo de 1911, se negoció la renuncia de Porfirio Díaz. El 21 del mismo mes, se firmaron los convenios de Juárez y se negociaron condiciones inaceptables para un cambio verdadero al mantener intactos los poderes en sus diferentes órdenes y niveles de gobierno, incluido el ejército porfirista. La renuncia de Porfirio Díaz el 25 de mayo de 1911 y su partida al exilio el 31 del mismo mes en el vapor alemán *Ypiranga*, no dieron paso a una transición tranquila porque todo el gobierno se mantuvo intacto. Por el contrario, se desató un periodo infausto, con un inicio bien definido por lo estipulado en el Plan de San Luis y con un final impreciso que pudiera acotarse al 5 de febrero de 1917 por la promulgación de la Constitución Mexicana desconocida por villistas y zapatistas.

El presidente interino Francisco León de la Barra (25 de mayo al 6 de noviembre de 1911) convocó a elecciones donde resultó ganador Madero, quien asumió la presidencia enfrentando exigencias revolucionarias e incluso sublevaciones y duras críticas de la prensa nacional en poder de las élites porfirianas (Secretaría de Marina, 2012, p. 423). Aunado a ello se sumó la oposición de Zapata, que lo desconoció explícitamente el 28 de noviembre de 1911 con el Plan de Ayala, al sentirse traicionado porque Madero pretendía el restablecimiento de la democracia con el mismo aparato gubernamental y no la restitución de tierras a campesinos.

Los primeros militares en sublevarse en eventos diferentes fueron dos Generales cercanos y fieles a Porfirio Díaz que se encontraban en situación de retiro: Bernardo Reyes y Félix Díaz, este último sobrino del expresidente; ambos fueron detenidos y tras ser liberados participaron en la rebelión conocida como la “Decena Trágica” (diez días de sublevación).

El embajador de Estados Unidos en México Henry Lane Wilson, así como los Generales Félix Díaz y Victoriano Huerta desconocieron al gobierno de Madero el 18 de febrero de 1913, a través del Pacto de la Ciudadela o de la Embajada. El primero alineado al intervencionismo acostumbrado, el segundo respondiendo la posible sucesión por su ascendencia y el tercero un traidor procedente de las filas porfiristas al servicio de Madero.

El presidente Madero y el Vicepresidente Pino Suárez fueron apresados, obligados a renunciar y asesinados. En una artimaña, se nombró presidente sustituto a Pedro Lascuráin (SRE) quien designó a Huerta como Secretario

de Gobernación; sin embargo, Huerta asumió la presidencia al renunciar Lascuráin el 19 de febrero de 1913 instalándose en Palacio Nacional al día siguiente. Ante tal atrocidad, el gobernador de Coahuila Venustiano Carranza (Primer Jefe del Ejército Constitucionalista) se rebeló por medio del Plan de Guadalupe el 26 de marzo de 1913, secundado por los de Sonora y Chihuahua. (COLMEX, 1998, pp. 1108-1117 y 1118).

Al asumir el interinato, Huerta que contaba con el apoyo de la mayoría de los gobernadores, convocó a elecciones en dos meses para legitimarse; sin embargo, se pospusieron hasta octubre donde obviamente resultó ganador (COLMEX, 1998, p. 1110). En ese mismo mes, disolvió el Congreso por la oposición contra su régimen, la nueva legislatura le fue favorable, sin embargo, el asesinato de legisladores como Serapio Rendón y Belisario Domínguez aumentaron el descontento en el país.

La injerencia de Estados Unidos fue evidente debido a sus intereses políticos y económicos en México. Cabe destacar la venta de armas a ambos bandos, el petróleo, la minería y la industria agrícola. A diferencia de su antecesor, el presidente Woodrow Wilson no aceptaba a Huerta supuestamente porque su ideología pretendía la democracia en la región. Su posicionamiento contra Huerta, quedó de manifiesto con el incidente del USS *Dolphin* en Tampico que se agudizó al elevarse el impuesto a “65 centavos de dólar el timbre de la tonelada de petróleo”. (Gracia, 2009, p. 16).

Huerta duró poco tiempo en la presidencia, presentó su dimisión el 15 de julio de 1914, en parte por la embestida constitucionalista y especialmente porque EE.UU., dejó de apoyarlo por no convenir a sus intereses.

Para reflexión, es conveniente referir el párrafo siguiente publicado por Ricardo Flores Magón en el diario *Regeneración* de tendencia anarquista.

“La caída de Huerta no es un triunfo constitucionalista, sino un triunfo del capitalismo yanqui. No han sido las armas de los soldados carrancistas las que han derribado al dictador, sino las monedas de oro que Carranza y Villa han recibido de los millonarios americanos. Así, pues, no ha triunfado un principio humano, sino la usura; no ha preponderado la justicia, sino el dinero de los aventureros yankis [...]” (Magón, 1914, p. 1).

Al iniciar la Revolución, la Armada Nacional estaba integrada con aproximadamente 2000 elementos (el ejército con 25,000) y “contaba con los cañoneros *Bravo*, *Guerrero*, *Morelos*, *Veracruz*, *Tampico* y *Demócrata*; los transportes *Progreso* y *Yucatán* y el buque escuela *Zaragoza*”. (Marina, 2014, p. 36).

Durante la Revolución hubo pocas acciones navales, sobre todo en el

régimen presidencial de Victoriano Huerta. Al igual que el ejército, el precario poder naval operó en el bando huertista (ejército federal). Los buques “*General Guerrero, Tampico y Morelos* [...] desembarcaron tropas [...] para reforzar los puertos del sur de Sonora y de Sinaloa, los cuales fueron asediados por las tropas constitucionalistas” que incluso utilizaron su fuego de artillería naval, en escaramuzas en tierra. (Secretaría de Marina, INEHRM, 2012, p. 429).

Con base en lo expuesto en el libro Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México y las Fuerzas Armadas en la Revolución Mexicana, se expone lo siguiente: el Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica Segovia fue Jefe del Estado Mayor Presidencial y junto con el secretario particular Juan Sánchez Azcona fueron testigos del trágico desenlace de Francisco I. Madero “ardientes de ira, pero sin poder hacer absolutamente nada por evitarla, habíamos tenido que presenciar la más grande de las infamias” (SEDENA-MARINA, 2013, p. 326)²¹. Con la llegada de Victoriano Huerta a la presidencia de la República, el Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica Segovia fue comisionado para efectuar estudios sobre las Armadas de Argentina y Brasil²².

La usurpación provocó el descontento de diversos sectores de la sociedad, entre ellos, el encabezado por Venustiano Carranza, quien a través del Plan de Guadalupe desconoció el régimen. Con el paso de los meses en la Marina existieron movimientos afectos a la Revolución, el que más llama la atención ocurrió el 22 de febrero de 1914. El hijo del Capitán antes citado, el Primer Teniente Hilario Rodríguez Malpica Sáliba abandonó el régimen huertista, a bordo del cañonero Tampico, para adherirse al movimiento revolucionario.

Aprovechando que gran parte de la tripulación estaba franca, pistola en mano amagó al comandante Manuel Castellanos y lo trató de convencer para unirse al movimiento constitucionalista, al no conseguirlo, tomó el mando del buque dejando libre al comandante y al primer maquinista. Carranza, al conocer lo ocurrido en el *Tampico*, concedió ascensos favoreciendo a Malpica con el grado de Capitán de Navío y los constitucionalistas contaron con su primer buque de guerra sin omitir que emplearon algunos buques mercantes para su logística. (Secretaría de Marina, INEHRM, 2012, pp. 434-435).

El 4 de marzo de 1914, los cañoneros *Guerrero* y el *Morelos* intercambiaron disparos con el *Tampico* durante su zarpe de Guaymas hacia Topolobampo.

²¹ “El Contralmirante Rodríguez Malpica” en *El Universal*, 24 de septiembre de 1933, p. 11.

²² Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México, expediente de cuerpo del Contralmirante Hilario Rodríguez Malpica Segovia, hoja de servicios, folio 1930 v.

El 31 de ese mes, cuando el *Tampico* salió de la barra de Topolobampo, fue perseguido por el *Guerrero*, en el intercambio de fuego el *Tampico* sufrió severos daños y encalló al sur de Topolobampo, en las siguientes semanas se le efectuaron reparaciones provisionales y fue puesto a flote. El 16 de junio al zarpar rumbo Mazatlán, se quemaron sus calderas y quedó a merced del *Guerrero*, el cual lo hundió con fuego de artillería. Los sobrevivientes abandonaron el buque en embarcaciones menores, pero el *Guerrero* los interceptó, apresando a sus tripulantes con excepción del Capitán Malpica quien decidió suicidarse. (SEDENA-MARINA, 2013, pp. 346-350).

El único buque de la Armada Nacional que quedó en el Pacífico fue el cañonero *Guerrero*, ya que el *Morelos* encalló en Isla de Piedra, cerca de Mazatlán, durante maniobras para desembarcar la artillería que se emplearía en campaña. Varado y abandonado fue dinamitado por los constitucionalistas el 10 de mayo de 1914. (Marina, 2014, p. 114).

Figura 6: Cañonero Tampico.



Fuente: <https://www.facebook.com/749349405198211/photos/a.749350561864762/755539571245861/?type=3&theater>.

Con respecto a la flotilla del Golfo, con sede en Veracruz, integrada por los cañoneros *Bravo* y *Veracruz*, el transporte *Progreso* y la corbeta *Zaragoza*, apoyó las acciones federales (huertistas), durante el asedio constitucionalista a Tampico. Para conservar la plaza se utilizó la artillería de los buques de guerra sobre las avanzadas enemigas. (Marina, 2014, p.118-119)²³. Referido puerto, era estratégico por el comercio y en particular por el abastecimiento de combustible de petroleras extranjeras cercanas.

²³ Para mayor información véase las fuentes primarias: partes oficiales sobre la toma de Tampico en el Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional y los periódicos de la época como *El Imparcial* y *El Independiente* publicados entre diciembre de 1913 y mayo de 1914.

Durante el periodo de la Revolución, el poder naval era insignificante ya que nueve buques no pueden ser disuasivos en función de los extensos litorales nacionales, lo que permitió un despliegue de buques extranjeros que dieron pie a justificar la Segunda Invasión Norteamericana.

Durante la Revolución, varios países enviaron buques de guerra a México con el argumento de proteger sus intereses, EE.UU. fue quien más desplegó.

“A partir de 1913, después de que el presidente Madero fuera asesinado, EE.UU. desplegó varios buques de guerra en la bahía de Tampico [...]. Aunque la presencia de fuerzas militares extranjeras en aguas mexicanas suponía una flagrante violación de la soberanía del país, Huerta no hizo nada, excepto enviar a sus propios marineros de la cañonera Zaragoza a que visitaran a los comandantes estadounidenses el 28 de diciembre de 1913. (Congress, 2019)”²⁴.

La política intervencionista de EE.UU. alcanzó la cúspide en 1913, con la gestión de Woodrow Wilson en la presidencia, estaban en juego grandes intereses, el “[...] petróleo, el henequén y la seguridad continental eran cuestiones más importantes para los Estados Unidos que el asesinato de Madero [...] para 1911 más de la mitad de la producción del petróleo y un alto porcentaje de minas y ferrocarriles en México eran propiedad de norteamericanos”. (Mayer, 1989, p. 145).

Woodrow Wilson, aprovechó un incidente en Tampico el 9 de abril de 1914 para justificar una invasión armada. El conflicto inició con la detención de nueve tripulantes de una embarcación menor del buque *Dolphin* fondeado en el río Pánuco, cuando trataban de comprar gasolina en un lugar declarado como zona de guerra, debido al asedio de tropas revolucionarias al puerto.

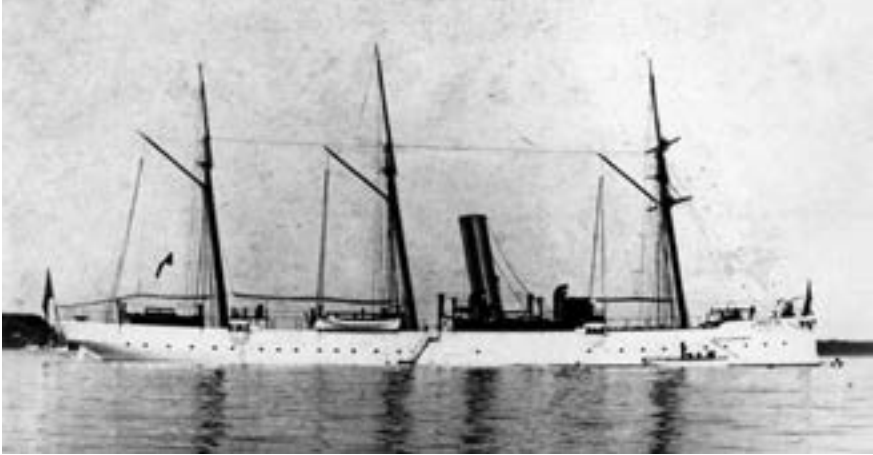
El Contralmirante Henry T. Mayo, jefe de la escuadra naval, exigió la libertad de sus hombres, honores e izamiento de la bandera norteamericana en el puerto, con 21 cañonazos de saludo de ordenanza.

El gobierno huertista calificó la intimación como humillante y propuso que en reciprocidad los buques norteamericanos hicieran lo mismo al izarse el pabellón nacional. (COLMEX, 1998, p. 1125).

Después del referido incidente, el Almirante Frank Friday Fletcher (quien dirigió la invasión en Veracruz), trató de intimidar al General constitucionalista Cándido Aguilar con la amenaza de desembarcar tropas para garantizar la seguridad de los estadounidenses. En respuesta del revolucionario manifestó lo siguiente:

²⁴ <http://www.loc.gov/exhibits/mexican-revolution-and-the-united-states/wilson-veracruz-sp.html#obj002>.

Figura 7: Buque Dolphin.



Fuente: <http://www.navsource.org/archives/12/09024.html>

Figura 8: Nota periodística.



Fuente: Tampico Antiguo <https://www.facebook.com>

“Almirante Fletcher: no hay necesidad, [...], pues su seguridad está garantizada por nosotros los militares mexicanos. Ahora, que, si usted intenta un desembarco de tropas en nuestro país, yo soy quien

lamentamos informarle que no sólo las combatiremos, sino que además incendiaremos todos los pozos petroleros y fusilaremos a todos los norteamericanos que se encuentren en la región”. (INEHRM, 2017, p. 30).

La pugna por Tampico entre federales y constitucionalistas, así como el posible daño a la ciudadanía e inversiones norteamericanas por la postura del General revolucionario Cándido Aguilar, así como, el conocimiento de que arribaría el buque alemán *Ypiranga* a Veracruz con armas y municiones para el gobierno de Huerta, fueron determinantes para que la invasión se reconsiderara en Veracruz.

La invasión al puerto de Veracruz inició el 21 de abril, sin mediar declaración de guerra y sin resistencia en el mar porque la precaria flotilla del Golfo se había trasladado a Tampico para contrarrestar el asedio constitucionalista. Aunque hubieran estado los buques mexicanos en Veracruz, México carecía de un poder naval suficiente para enfrentar la flota movilizada por el enemigo. Los movimientos de la Armada norteamericana en los litorales del Golfo fueron los siguientes:

- En Tampico e intermediaciones al mando Almirante Henry T. Mayo, desde la primera quincena de abril (gran parte se trasladó posteriormente a Veracruz): en el río Panuco (1) USS *Dolphin* (2) USS *Des Moines* y (3) USS *Chester*; y en la desembocadura del río (4) USS *Connecticut*, (5) USS *Minnesota*, (6) USS *San Francisco*, (7) USS *Solace/hospital*, (8) USS *Cyclops*/carbonero y el (9) USS “*Hancock* que arribó el 19 con el primer Regimiento de Infantería de Marina” (Marina, 2014, pp. 7-209-250) y (Castillo, 1985, p. 219).
- En Veracruz al mando del Almirante Frank Friday Fletcher (quien dirigió la invasión), desde febrero y marzo: (10) USS *Florida*, (11) USS *Utah*, (12) USS *Prairie* y el (13) USS “*San Francisco* que llegó hasta el día 21 a las 20:30 horas” (Marina, 2014, p. 272) y (Castillo, 1985, p. 219).
- La Flota del Atlántico al mando del Almirante Charles J. Badger (movilizada el 14 de abril) arribó gradualmente a Veracruz: (14) USS *Arkansas*, (15) USS *New Hampshire*, (16) USS *Vermont*, (17) USS *New Jersey*, (18) USS *South Carolina*, (19) USS *Michigan*, (20) USS *Louisiana*, y (21) USS *Orión*/carbonero (Marina, 2014, pp. 209- 238-297) y (Secretaría de Marina-INEHRM, 2015, p. 348).

En el libro “La invasión a Veracruz en 1914: Enfoques Multidisciplinarios” se considera que EE.UU. estaba posicionado en el cuarto lugar a nivel mundial por tonelaje. En 1913 contaba con dos grandes flotas la del Atlántico y la del Pacífico. La del Atlántico, protagonista en la invasión, contaba con 19 buques de guerra, 11 buques auxiliares, 14 barcos de

reserva, 26 unidades en la flotilla de torpedos y 12 unidades en la flotilla de submarinos. “Cabe destacar que en esta lista no se encontró los nombres de los buques Montana, Dolphin, Arkansas, Cyclops, Hancock, Orion y el Prairie, barcos que para 1914 estaban en las costas del Golfo de México”. (Secretaría de Marina-INEHRM, 2015, pp. 346-348).

Aunque poco se pudiera hacer ante el poder antes referido, es lamentable, que en esta etapa de la vida nacional los bandos federales y constitucionalistas nunca se unieron en defensa de la invasión extranjera, por el contrario, continuaron enfrascados en la lucha fraterna dado que a Carranza le convenía el debilitamiento del gobierno huertista.

El desembarco norteamericano fue inesperado, sin embargo, es importante considerar el contexto, los estadounidenses llevaban tiempo en los litorales veracruzanos y no medió declaración de guerra. El pueblo veracruzano no había sido evacuado, tampoco los Cadetes de la Escuela Naval Militar, con ambos, sumados a los reos que fueron liberados y los pocos trozos de los batallones 18 y 19 (organizados por el General Gustavo Maass, comandante de la plaza, antes del retiro de sus tropas a Tejería) se libró la heroica defensa del puerto de Veracruz. La retirada del General Maass puede ser cuestionable, sin embargo, obedecía al cumplimiento de órdenes superiores. Al respecto señala el General:

“La defensa [...] en mis condiciones y con las ventajas de que disponían los americanos [...] era militarmente impracticable. Era un sacrificio de vidas, sin resultado práctico”. [...] “[...] se atacó sin previa declaración de guerra, pues no puede considerarse como tal, un aviso telefónico de un cónsul en los momentos precisos en que se principiaba el desembarco de marinos, que hasta esos momentos eran considerados como amigos. Personalmente, esperaba que el problema de Tampico se hubiese solucionado diplomáticamente, como se había anunciado [...] nunca creí que violaran las leyes internacionales en la forma como se hizo”. (Marina, 2014, pp. 282-283).

La invasión fue un agravio a la soberanía y a la integridad territorial, ya que EE.UU. estableció una administración en el puerto aplicando la Ley Marcial durante siete meses. Huerta rompió las relaciones diplomáticas con EE.UU. Para solucionar el conflicto, el 25 de abril de 1914, se formó un grupo mediador internacional con Argentina, Brasil y Chile, en cuyas reuniones también participaron delegaciones estadounidenses y del gobierno huertista, sin tener éxito alguno. “El 24 de junio de 1914, se dieron por finalizadas las Conferencias del Niagara Falls, sin llegar a una solución”. (Marina, 2014, p. 420).

La toma de Veracruz, así como de otras importantes plazas como Guadalajara, Zacatecas y Tampico tomadas por los constitucionalistas, debilitaron al gobierno de Huerta, quien decidió renunciar el 15 de julio de 1914, mientras que Francisco S. Carvajal fue nombrado presidente interino.

El 13 de agosto de 1914 se firmaron los tratados de Teoloyucan en los que se acordó la disolución del Ejército y de la Armada Nacional, así como la toma pacífica de la Ciudad de México, llevada a cabo por las tropas constitucionalistas (Secretaría de Marina, INEHRM, 2012, p. 451). Al día siguiente, el Primer Jefe del Ejército Constitucionalista Venustiano Carranza se hizo cargo del poder ejecutivo de los Estados Unidos Mexicanos, sin embargo, las diferencias ideológicas entre los mismos jefes revolucionarios, obligó a Carranza a convocar a un congreso constituyente celebrado en Aguascalientes (10 de octubre al 9 de noviembre) para acordar reformas, programa del gobierno provisional, y las elecciones federales.

La situación se complicó porque se determinó que los principales jefes renunciaran a sus cargos (Carranza, Villa y Zapata), así como el nombramiento de Eulalio Gutiérrez como presidente de la República. Carranza obviamente desconoció lo acordado y se retiró a Veracruz ante la inminente llegada de villistas y zapatistas a la capital en diciembre de 1914. La salida de un dictador, el arribo de un demócrata, la entrada de un usurpador y la llegada de otro demócrata no fue la solución al conflicto social, las luchas se exacerbaban en función de los intereses de cada bando.

Una vez que Huerta renunció al poder, derrotado militarmente por el constitucionalismo, el villismo y el zapatismo, Wilson consideró que ya no tenía mucho sentido mantener la ocupación de Veracruz y comenzó a negociar con los constitucionalistas su entrega, que finalmente se llevó a cabo el 23 de noviembre de 1914.

En esta etapa, donde la defensa exterior y la seguridad interna no tuvieron una respuesta efectiva, tras la caída de Huerta y las negociaciones con los constitucionalistas, las tropas norteamericanas se retiraron el 23 de noviembre de 1914. Posteriormente, Carranza convocó nuevamente a un congreso constituyente que derivó en la proclamación de la Constitución de 1917, con lo que relativamente se puede acotar el periodo revolucionario.

“La intervención estadounidense en el proceso revolucionario de México fue constante y para ello se recurrió tanto a las protestas formales

como a las amenazas a la intervención militar y a las promesas. Al final, su éxito fue relativo. Sin embargo, esta historia dejó una huella permanente, pues el choque constante terminó por dar la forma definitiva al moderno nacionalismo mexicano, así como a una serie de principios de política exterior de naturaleza marcadamente defensiva y que quedaron centrados alrededor de los principios de la no intervención, la autodeterminación y la igualdad jurídica de los Estados”. (Meyer, 1984, p. 11).

La Revolución mexicana y la Segunda Invasión Norteamericana, son un claro indicador de la importancia de los intereses y su conciliación, tanto en el ámbito interno como externo, porque el entramado de la seguridad trasciende fronteras y no se circunscribe al contexto nacional. Mientras no exista armonía entre los líderes de los diversos campos del poder (político, económico, social y militar) y no se fortalezcan las instituciones, los intereses externos estarán en suelo fértil y México será presa fácil, especialmente para quienes la violencia es un negocio.

Vistas las carencias del poder naval desde el México independiente hasta la revolución, es conveniente retomar a Alfred Thayer Mahan (1890) reconocido a nivel mundial por su obra “Influencia del Poder Naval en la Historia 1660 – 1783”, quien estudió la importancia del mar en el destino de las naciones con base en la historia de potencias marítimas a mediados del siglo XVII, a fin de conocer las condiciones fundamentales para la grandeza marítima de una nación y con el objetivo práctico de deducir consecuencias en razón de los riesgos para que se diera atención a la reconstrucción del Poder Naval de los EE.UU.

Para Mahan, poder naval en su más amplia acepción, “comprende no solamente su fuerza militar a flote, por quien se rige y gobierna el mar o una parte de él, mediante la acción de las armas, sino también su flota mercante y su comercio, fuentes naturales de donde únicamente puede nacer y sostenerse aquél” (Mahan, Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783, 1901, pp. 35-36), concepto que atraído al contexto actual correspondería al Poder Marítimo que es la suma del Poder Naval con los Intereses marítimos del Estado.

En un sentido estricto, su visión para el desarrollo puede ser cuestionada por el contexto de la época en que redactó su obra apropiada (*ad hoc*) a países imperialistas, al considerar que el poder naval implica “1. Producción; 2. Flota; y 3. Colonias y mercados exteriores; en una palabra, Poder Naval” (Mahan, 1901, p. 88). Sin embargo, se considera que la tropicalización de las características que afectan al poder naval (situación geográfica, configuración física incluyendo los productos naturales y

el clima, extensión territorial, número de habitantes, carácter de los habitantes, y clase de gobierno incluyendo las instituciones nacionales) tiene validez para el análisis en el contexto actual y para finalizar se considera la siguiente cita para remarcar la importancia del mar.

“¿Es que sólo el Poder Naval representa la grandeza y bienestar de un pueblo?: Ciertamente que no. El uso y dominio del mar no es más que uno de los medios que pueden emplearse para verificar esa serie de cambios de productos, merced al cual se acumulan las riquezas; pero es, sin duda, el medio de mayor importancia, pues por el mar se pone a contribución a otras Naciones en beneficio de la que lo sabe aprovechar, y según parece demostrar la Historia, es el medio más seguro de enriquecerse”. (Mahan, 1901, p. 280)²⁵.

Conclusiones

La importancia de poseer una conciencia marítima, es fundamental para el desarrollo social y económico, está claramente referida por el pensamiento del Almirante Carranza y Castillo en 1985, en cuanto al alcance histórico, y validada por los cinco puntos que se refieren en la introducción cuando se hace alusión a la importancia del mar.

La Armada de México, parte sustantiva del Secretaría de Marina, es un reflejo de la importancia que se da al ámbito marítimo, porque sin seguridad no hay desarrollo. Históricamente, ha estado inmersa en grandes responsabilidades, sin embargo, sigue siendo una constante que los medios son insuficientes y que no existen las políticas de Estado necesarias para que se vislumbre un desarrollo sostenido en cuanto a defensa y atribuciones como autoridad en Zonas Marinas Mexicanas. No obstante, a pesar de las adversidades, es claro que la Secretaría de Marina-Armada de México continúa haciendo su mejor esfuerzo para cumplir con su misión y atribuciones.

Así bien, los puntos de inflexión hacen patente la importancia de fortalecer las instituciones y la necesidad de conciliar los intereses de los diversos campos del poder en beneficio del bien común.

²⁵ Traducción de Don Juan Cervera y Jácome y Don Gerardo Sobrini Argullos con autorización del autor.

EL PROYECTO DE NACIÓN DERIVADO DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL PODER MARÍTIMO

CAPITÁN DE NAVÍO
JOSÉ LUIS VEGA CALLES

Estado y nación son conceptos que suelen usarse indistintamente, sin embargo, desde su etimología y sentido amplio son palabras con significado distinto. Estado deviene del latín *statum* y se refiere a “la entidad política que preside los destinos colectivos de una sociedad y que ejerce, por esta razón, el poder legal” (Larousse, 1999, p. 473), sus elementos constitutivos son: territorio, población y gobierno. Por su parte, nación es una idea sociológica derivada del latín *nationem* que describe: “a un conjunto de habitantes de un país regido por el mismo gobierno”. (Larousse, 1999, p. 841).

Visto lo anterior, la nación es un elemento del Estado, el cual es la forma de organización política de la nación, es un medio para llevar a cabo los deseos de la colectividad. Así, el Estado tiene como objetivos fundacionales defenderse y subsistir, una vez trascendidos estos objetivos, el Estado se enfoca en la realización humana, tanto individual como colectiva.

En concordancia con lo anterior, *Jellinek* señala como fines del Estado: “Defender el territorio contra los posibles ataques externos... mantener la libertad, seguridad y el derecho... y fomentar el bienestar del individuo y la colectividad...” (Jellinek, 2000, p. 249).

Tanto en la realización colectiva a través del Estado como en los principales objetivos del mismo, particularmente, promover la prosperidad y bienestar de los ciudadanos por medio de programas de gobierno, se inscribe el proyecto de nación, concepto que procederemos a explicar, ubicar y vincular al poder marítimo (figura 1).

Proyecto de nación

Comienza el presente ensayo desde el sentido etimológico de las palabras. El Diccionario Enciclopédico Larousse señala que la palabra proyecto: “proviene de latín *proiectus* y se define como la intención de hacer algo o plan que se idea para poderlo realizar” (Larousse, 1999, p. 989). Por otra parte, nación “deviene del latín *nationem* y se refiere al conjunto de habitantes de un país regido por el mismo gobierno”. (Larousse, 1999, p. 841).

Figura 1: México y el poder marítimo.



Fuente: Elaboración propia.

Así, desde la perspectiva etimológica, un primer acercamiento a la definición de proyecto de nación significaría: el plan que el conjunto de habitantes de un mismo país idea para llevar a cabo algo. Para el Doctor Lorenzo Meyer:

Un Proyecto de Nación (PN) es una gran propuesta de futuro colectivo a la que se le atribuyen posibilidades razonables de éxito. Se trata de un diseño de régimen político para hacer del ejercicio del poder la solución a los grandes problemas nacionales. Esa fórmula política plantea metas generales y sugiere medios para alcanzarlas[...] contiene, aunque no lo acepte de manera explícita, una cierta dosis de utopía, de sociedad ideal, un PN que tiene éxito es porque pudo negociar lo ideal con lo real [...] cualquier PN es una construcción ideológica que tiene su origen en las élites políticas y sus elementos más intelectuales. (Meyer, 2005).

Para Oscar Varsavsky (1971): “Un proyecto nacional es un esquema de acción, una estrategia completa que permitirá, de acuerdo con lo previsible, alcanzar el futuro deseado, satisfaciendo los objetivos que se planteen, en el plazo que se haya fijado para ello”. (Varsavsky, 1971, p. 27).

Al revisar las definiciones del Doctor Meyer y de Oscar Varsavsky puede observarse que coinciden en el concepto de futuro y contienen ideas sobre la planeación, objetivos, medios y metas; bajo estos criterios, el proyecto de nación es un ejercicio de planeación prospectiva.

Así, el proyecto de nación puede entenderse como la idea de futuro deseable que justifica el esfuerzo presente, ofrecida por el gobierno al conjunto de individuos sujetos al régimen jurídico de un espacio territorial determinado. De manera más simple es: el qué queremos, cómo y con qué lo lograremos (figura 2).

Figura 2: Visión de México.



Fuente: Elaboración propia.

Armando Soto Flores (2014) establece que el proyecto de nación se plasma en la Constitución, toda vez que la Carta Magna:

Se convierte [...] en un proyecto futuro, en la fijeza de las esperanzas, los objetivos del conglomerado humano que en su conjunto forma el concepto de nación, por lo que, al momento de redactarla, debe procurarse que ésta sea lo más cercana posible a sus aspiraciones futuras [...] este fenómeno político no podemos considerarlo como estático, sino todo lo contrario, se nos muestra dinámico, cambiante, tal y como es la naturaleza humana. Con esto queremos decir que los proyectos que se plasman en un texto constitucional varían, tanto en el tiempo como en el espacio. (Flores, 2014, p. 183).

La concepción de la Constitución de Soto Flores empata con las definiciones de proyecto de nación del Doctor Meyer y Oscar Varsavsky en cuanto al futuro y objetivos. Es de resaltar que el proyecto de nación es un proceso dinámico, supeditado a la consecución de objetivos y el planteamiento de nuevos ideales¹.

1 Bajo este concepto pueden entenderse las 707 reformas que desde el cinco de febrero de 1917 hasta el 27 de agosto de 2018 se han hecho a la CPEUM. Sobre las reformas a la CPEUM.

Dado el proceso dinámico y supeditado a la consecución de objetivos, el Doctor Gustavo Rendón Huerta señala: “la Constitución es entonces un documento [...] que puede inclusive, contener propósitos no realizables en el momento de su elaboración”. (Huerta, 2016, p. 87).

Tomando en consideración lo anterior, en el caso de México, los elementos constitutivos del proyecto de nación, están contemplados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) (1917), específicamente en los artículos 2 y 26 inciso A, párrafo segundo.

Artículo 2º. La Nación Mexicana es única e indivisible [...] la Nación tiene una composición pluricultural sustentada originalmente en sus pueblos indígenas que son aquellos que descienden de poblaciones que habitaban en el territorio actual del país al iniciarse la colonización y que conservan sus propias instituciones sociales, económicas, culturales y políticas, o parte de ellas. (CPEUM, 1917, p. 2).

Artículo 26. Inciso A, párrafo segundo. Los fines del proyecto nacional contenidos en esta Constitución determinarán los objetivos de la planeación. La planeación será democrática y deliberativa. Mediante los mecanismos de participación que establezca la ley, recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo. Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal. (CPEUM, 1917, p. 26).

Hasta aquí se han presentado las definiciones de proyecto nacional, su ubicación general y su colocación en la CPEUM, ahora se pasa a un análisis de las constituciones y la organización de los encargados de presentar el proyecto nacional.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Siguiendo la línea etimológica, Constitución “proviene del latín *constitutionem* y se define como la ley fundamental de la organización de un Estado”. (Larousse, 1999, p. 323).

Sin embargo, el presente ensayo requiere un entendimiento más amplio de la Constitución:

No solo es un ordenamiento jurídico para los juristas [...] sino que actúa también esencialmente como guía para los no juristas: para el ciudadano la Constitución no es sólo un texto jurídico o un mecanismo normativo, sino también expresión de un estadio de desarrollo cultural, medio para la representación cultural del pueblo ante sí mismo, espejo de su patrimonio cultural y fundamento de sus esperanzas (Häberle, 2002, p. 5).

Para José Francisco Paoli Bolio: La teoría constitucional ha considerado que las primeras Leyes Fundamentales que podemos llamar modernas son la estadounidense y la francesa. (Bolio, 2016, p. 64).

Estas constituciones modernas contienen normas para el ejercicio de poder y formas de gobierno; reglas mínimas de convivencia entre individuos y grupos; formas de interacción entre la autoridad y la sociedad, así como división de poderes.

A ambas constituciones las preceden movimientos armados, la Guerra de Independencia de los Estados Unidos de América (EUA) en 1787 y la Revolución francesa concluida en 1793. Al igual que las constituciones de los EUA y Francia, a la CPEUM la antecede un conflicto armado: la Revolución mexicana de 1910 a 1917.

Así, la CPEUM se inscribe en el constitucionalismo moderno, es un pacto de poder, resultado de un violento movimiento heterogéneo con causas políticas y sociales; cuyo origen es el orden desigual; por ello, el constituyente de 1917 creó el capítulo económico con la idea de que la satisfacción de la necesidad individual conlleve al beneficio social (figura 3).

Figura 3: México y su Constitución.



Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, para Edilberto Cervantes G., hasta ahora, la única imagen o modelo de país deseable que se ha venido construyendo para México se encuentra en documentos tales como la Constitución Política y los mensajes a la nación de los jefes del Ejecutivo. (Cervantes, 1979, p. 729).

Si se acepta la propuesta de que el proyecto nacional es una idea de futuro deseable ofrecida por el gobierno, conviene ver los artículos 40, 41, 49 y 115 de la CPEUM, mismos que definen quien es el gobierno y cómo está organizado, de manera resumida es una República

representativa, democrática, laica y federal, soberanía a través de los poderes de la Unión: Legislativo, Ejecutivo y Judicial; estados divididos territorialmente en municipios y la Ciudad de México.

Una vez que ha identificado que el proyecto nacional debe ser ofrecido por los distintos poderes y ámbitos de gobierno, así como la conformación de los mismos, el siguiente punto son los artículos 25 y 26 de la misma constitución, mismos que señalan lo siguiente:

Artículo 25. Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución.

[...] El Plan Nacional de Desarrollo y los planes estatales y municipales deberán observar dicho principio.

El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará a cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga esta Constitución.

Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación.

Artículo 26. El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la Nación.

Los artículos 25 y 26 de la CPEUM establecen quien es el responsable del desarrollo nacional, es decir, el Estado y cuáles son sus objetivos, que se expresan como fortalecer la soberanía, el régimen democrático, el pleno ejercicio de la libertad y dignidad.

Sobre los artículos antes citados, José Gamas Torruco (2017) escribe:

Los artículos 25 y 26 son parte del capítulo económico de la Ley fundamental. El 25 está dedicado a la rectoría del Estado y la economía mixta, el 26 a la planeación democrática del desarrollo [...]

este capítulo parte de la responsabilidad del Estado Mexicano como planificador, regulador y promotor del desarrollo económico. (Torruco, 2017, p. 1).

Por su parte, el Doctor Tomás Miklos (2000) señala que: “la Constitución establece la facultad del Estado para procurar rumbo, orden y racionalidad al esfuerzo colectivo, dar certidumbre a la sociedad sobre las acciones del gobierno y avanzar hacia el cumplimiento del proyecto nacional”. (Miklos, 2000, p. 11).

Para el Presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador “el primer antecedente del Plan Nacional de Desarrollo fue el Plan Sexenal elaborado por el General Lázaro Cárdenas como plataforma de su campaña electoral y, una vez iniciado su mandato, como orientación general de su gobierno” (López, 2019, p. 6), por lo anterior es posible afirmar que los artículos 25 y 26 de la CPEUM, se incorporan de forma tardía a los esfuerzos mexicanos por establecer objetivos y formas de alcanzarlos, ya que fue hasta 1983, con el expresidente Miguel de la Madrid Hurtado, cuando el sistema de planeación democrática es incorporado a la máxima norma legal de México.

Hasta aquí se ha presentado la revisión del sentido de las constituciones, la CPEUM, los poderes y ámbitos de gobierno en México, así como la planeación, para complementar lo anterior ahora se analiza el ámbito marítimo.

Poder marítimo y la CPEUM

La palabra poder deviene del latín *potére* y hace referencia a ser posible o ser capaz de (Larousse, 1999, p. 961). Por otra parte, el concepto marítimo tiene su origen en el latín *maritimum* que significa relativo al mar (Larousse, 1999, p. 768), por lo que la unión de estos vocablos nos refiere a la posibilidad o capacidad de utilizar el mar.

Para mayor sustento de la anterior definición, el Capitán de Navío, José María Blanco Núñez señala que “entendemos los profesionales de la Armada, y así lo hemos definido, el poder marítimo como la capacidad que posee una nación para usar la Mar, en su acción de proyección política, económica y cultural”. (Núñez, 1996, p. 39) (figura 4).

Desde la perspectiva académica, para el Capitán de Navío Carlos Valderrama Fernández², los intereses marítimos son: “Transporte y comercio marítimo, pesca, acuicultura, minería marina, energía del mar, industria de ribera, turismo y recreación marítima, investigación científica marina y cultura marítima” (Los intereses marítimos nacionales, 2015).

2 Capitán de Navío, profesor de la Academia de Guerra Naval de Chile.

Figura 4: Elementos del poder marítimo.



Fuente: Elaboración propia.

También desde la académica, en la presentación Teoría del poder marítimo de Mahan, Maribel Garrido establece que los “componentes del poder marítimo son: marina mercante, terminales marítimas, comercio exterior, flota pesquera, buques e infraestructura de investigación científica oceanográfica, industria naval, establecimientos de explotación de aguas y fondos marinos, deportes náuticos y cruceros de turismo”. (Garrido, 2019).

Pasando a las políticas de Estado, el Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú (IEHM), en su Doctrina Marítima, establece que “las actividades marítimas prioritarias son: comercio marítimo, deportes marítimos, turismo marítimo, pesca, innovación marítima, apoyo al comercio marítimo, así como construcciones y reparaciones navales” (Doctrina marítima: intereses marítimos nacionales, 2012, pp. 3 y 4).

Por su parte, la Armada de México define el poder marítimo como la capacidad de un Estado para hacer uso del mar. Es la expresión del poder nacional en su proyección política, económica, social y militar hacia el mar, y en esencia es el grado de posibilidad para aprovechar con mayor eficacia el espacio oceánico en interés del Estado en su conjunto (DAM 1.0 Doctrina de la Armada de México, p. 44).

Un comparativo entre las actividades marítimas prioritarias de Perú y los elementos del poder marítimo mexicano se presenta en la tabla 1.

Tabla 1: Comparativo de actividades marítimas del Perú y elementos del poder marítimo de México.

Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Actividades Marítimas Prioritarias (2016, pp. 3 y 4).	Armada de México Elementos del poder marítimo (2008, pp. 37-40).
Comercio marítimo.	Marina mercante mexicana.
Deportes marítimos.	Sector turístico.
Turismo marítimo.	
Pesca.	Flota pesquera mexicana.
Innovación marítima.	Investigación oceanográfica.
Apoyo al comercio marítimo.	Puertos mexicanos.
Construcciones y reparaciones navales.	Industria naval mexicana.
	Recursos energéticos.
	Poder naval.

Fuente: Elaboración propia con información del IEHM del Perú y de la Armada de México.

De manera general puede observarse que no existe una estandarización en los conceptos y que cada país los define según su historia y actualidad.

Apegándonos a los elementos del poder marítimo de la Doctrina de la Armada de México, el artículo 27 de la CPEUM resulta fundamental.

La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o substancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición

de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.

Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquéllas en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; la de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas, estén cruzadas por líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino, o cuando el límite de las riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la ley. Las aguas del subsuelo pueden ser libremente alumbradas mediante obras artificiales y apropiarse por el dueño del terreno, pero cuando lo exija el interés público o se afecten otros aprovechamientos, el Ejecutivo Federal podrá reglamentar su extracción y utilización y aún establecer zonas vedadas, al igual que para las demás aguas de propiedad nacional. Cualesquiera otras aguas no incluidas en la enumeración anterior, se considerarán como parte integrante de la propiedad de los terrenos por los que corran o en los que se encuentren sus depósitos, pero si se localizaren en dos o más predios, el aprovechamiento de estas aguas se considerará de utilidad pública, y quedará sujeto a las disposiciones que dicten las entidades federativas.

La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que

esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados.

Ahora que se han identificado los elementos del poder marítimo y ubicado su principal referente en la CPEUM, resulta necesario revisar las atribuciones de los poderes relacionadas al poder marítimo.

El artículo 73 de la CPEUM (1917) establece las facultades del Congreso de la Unión, destacan las fracciones X, XII, XIII, XIV, XVII, XXIX, XXIX inciso 1º y 2º, XXIX-L, XXIX-M y XXX-I.

[...] legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, sustancias químicas, explosivos, energía eléctrica y nuclear [...] declarar la guerra [...] dictar leyes según las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra [...] levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber: Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea Nacionales, y para reglamentar su organización y servicio [...] dictar leyes sobre vías generales de comunicación [...] la comunicación [...] telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal [...] establecer contribuciones: Sobre el comercio exterior; 2o. Sobre el aprovechamiento y explotación de los recursos naturales comprendidos en los párrafos 4o. y 5o. del artículo 27 [...] expedir leyes sobre planeación nacional del desarrollo económico y social [...] expedir leyes en materia de turismo, estableciendo las bases generales de coordinación de las facultades concurrentes entre la Federación, las entidades federativas, los Municipios [...] así como la participación de los sectores social y privado [...] para expedir leyes que establezcan la concurrencia del gobierno federal, de los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de pesca y acuacultura, así como la participación de los sectores social y privado [...] expedir leyes en materia de seguridad nacional, estableciendo los requisitos y límites a las investigaciones correspondientes [...] expedir leyes en materia de constitución, organización, funcionamiento y extinción de las sociedades cooperativas [...] expedir todas las leyes que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas las facultades anteriores, y todas las otras concedidas por esta Constitución a los Poderes de la Unión.

Para mayor facilidad, a continuación, se presenta la tabla 2 en la que se vinculan los elementos del poder marítimo mexicano y las facultades del Congreso de la Unión relacionadas con el mismo:

Tabla 2: Elementos del poder marítimo y el Congreso de la Unión.

Armada de México Elementos del poder marítimo (2008, pp. 37-40).	Facultades del Congreso de la Unión relativas al poder marítimo.
Marina mercante mexicana.	Dictar leyes sobre vías generales de comunicación, la comunicación, telecomunicaciones incluida la banda ancha e internet, postas y correos y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.
Puertos mexicanos.	Establecer contribuciones sobre el comercio exterior. Expedir leyes en materia de constitución, organización, funcionamiento y extinción de las sociedades cooperativas.
Flota pesquera mexicana.	Aprovechar y explotar los recursos naturales comprendidos en los párrafos 4º y 5º del artículo 27. Expedir leyes que establezcan la concurrencia del gobierno federal; de los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios en el ámbito de sus respectivas competencias en materia de pesca y acuicultura, así como la participación de los sectores social y privado. Expedir leyes en materia de constitución, organización, funcionamiento y extinción de las sociedades cooperativas.
Investigación oceanográfica.	Aprovechar y explotar los recursos naturales comprendidos en los párrafos 4º y 5º del artículo 27.
Investigación oceanográfica.	Expedir leyes en materia de seguridad nacional, estableciendo los requisitos y límites a las investigaciones.
Recursos energéticos.	Legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, sustancias químicas, explosivos entre otras.
Sector turístico.	Expedir leyes en materia de turismo, estableciendo las bases generales de coordinación de las facultades concurrentes entre la Federación, las entidades federativas, los Municipios [...] así como la participación de los sectores social y privado. Expedir leyes en materia de constitución organización, funcionamiento y extinción de las sociedades cooperativas.

Poder naval.	<p>Declarar la guerra [...] dictar leyes según las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra.</p> <p>Levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber [...] Marina de Guerra [...] y para reglamentar su organización y servicio.</p> <p>Expedir leyes en materia de seguridad nacional, estableciendo los requisitos y límites a las investigaciones correspondientes.</p>
--------------	---

Fuente: Elaboración propia con información de la Doctrina 1.0 de la Armada de México y la CPEUM.

Derivado de las atribuciones del Congreso de la Unión, México cuenta con leyes que regulan los diversos elementos del poder marítimo, entre las más importantes se encuentran la Ley Federal de Mar, Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Ley de Puertos, Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables, Ley de Aguas Nacionales, Ley General de Turismo y Ley Orgánica de la Armada de México.

Un artículo fundamental de la CPEUM es el 74, fracciones IV, VII mismas que marcan como facultades exclusivas de la Cámara de Diputados:

Aprobar anualmente el Presupuesto de Egresos de la Federación [...] Asimismo, podrá autorizar en dicho Presupuesto las erogaciones plurianuales para aquellos proyectos de inversión en infraestructura que se determinen conforme a lo dispuesto en la ley reglamentaria; las erogaciones correspondientes deberán incluirse en los subsecuentes Presupuestos de Egresos.

Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo en el plazo que disponga la ley [...]

Señalamos como fundamental el anterior artículo porque en él se establece la facultad de la Cámara de Diputados de aprobar el presupuesto de egresos, es decir asignar recursos económicos para proyectos e infraestructura, entre los cuales están los elementos del poder marítimo. Sobre el poder marítimo, el Senado tiene facultades exclusivas plasmadas en el artículo 76, fracciones I, II, III y XI de la CPEUM:

Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal [...] Ratificar los nombramientos que el mismo funcionario haga de los Secretarios de Estado, en caso de que éste opte por un gobierno de coalición, con excepción de los titulares de los ramos de Defensa Nacional y Marina [...] de los integrantes de los órganos colegiados encargados de la regulación

en materia de telecomunicaciones, energía, competencia económica, y coroneles y demás jefes superiores del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales, en los términos que la ley disponga [...] Autorizarlo también para que pueda permitir la salida de tropas nacionales fuera de los límites del País, el paso de tropas extranjeras por el territorio nacional y la estación de escuadras de otra potencia, por más de un mes, en aguas mexicanas [...] Analizar y aprobar la Estrategia Nacional de Seguridad Pública [...].

Para facilitar la vinculación de los elementos del poder marítimo y las

Tabla 3: Elementos del poder marítimo y las facultades exclusivas del Senado de la República.

Armada de México Elementos del poder marítimo (2008, pp. 37-40).	Facultades exclusivas del Senado relativas al poder marítimo.
Marina mercante mexicana.	Ratificar los nombramientos que el mismo funcionario haga de los secretarios de Estado, en caso de que éste opte por un gobierno de coalición [...] de los integrantes de los órganos colegiados encargados de la regulación en materia de telecomunicaciones y competencia económica.
Puertos mexicanos.	
Recursos energéticos.	Ratificar los nombramientos que el mismo funcionario haga de los integrantes y de órganos colegiados encargados de la regulación en materia de energía.
Poder naval.	Ratificar los nombramientos que el mismo funcionario haga de los secretarios de Estado en caso de que éste opte por un gobierno de coalición, con excepción de los titulares de los ramos de la Defensa Nacional y Marina [...] coroneles y demás jefes superiores de la Armada. Autorizar la salida de las tropas nacionales fuera de los límites del país. Analizar y aprobar las estrategia nacional.

Fuente: Elaboración propia con información de la Doctrina de la Armada de México 1.0.

facultades del Senado de la República, se presenta la tabla 3. Cabe aclarar que, si bien la fracción I del artículo 76 de la CPEUM no se refiere específicamente a un elemento del poder marítimo, es de suma importancia, ya que el mar se regula por convenios y tratados internacionales.

El artículo 78 de la CPEUM da lugar a la Comisión Permanente del Congreso de la Unión y relativo al poder marítimo la fracción VII señala: Ratificar los nombramientos que el Presidente haga de embajadores, cónsules generales, empleados superiores de Hacienda, integrantes del

órgano colegiado encargado de la regulación en materia de energía, coroneles y demás jefes superiores del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales, en los términos que la ley disponga.

Como puede observarse, las facultades de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión relacionadas con el poder marítimo se circunscriben al análisis de la política exterior, la ratificación de servidores públicos, particularmente energía, hacienda y fuerzas armadas, para facilitar su relación se presenta la tabla 4.

Tabla 4: El poder marítimo y la Comisión Permanente del Congreso de la Unión.

Armada de México Elementos del poder marítimo (2008, pp. 37-40).	Facultades de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión relativas al poder marítimo.
Marina mercante mexicana.	Ratificar los nombramientos que el Presidente haga de los integrantes del órgano colegiado encargado de la regulación en materia de energía.
Puertos mexicanos.	Ratificar los nombramientos que el Presidente haga de empleados superiores de Hacienda.
Recursos energéticos.	Ratificar los nombramientos que el Presidente haga de los integrantes y del órgano colegiado encargado de la regulación en materia de energía.
Poder naval.	Ratificar los nombramientos que el Presidente haga de embajadores, cónsules generales, empleados superiores de Hacienda integrantes integrantes del órgano colegiado encargado de la regulación en materia de energía: coroneles y demás jefes superiores del Ejército y Armada.

Fuente: Elaboración propia con información de la Doctrina de la Armada de México 1.0.

Respecto al poder ejecutivo, el artículo 89 de la CPEUM establece las facultades y obligaciones del Presidente, sobresaliendo para lo marítimo las fracciones I, II, III, IV, V, VI, VIII, X, XIII, XV, y XXV.

Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión [...] Nombrar y remover libremente a los Secretarios de Estado, empleados superiores de Hacienda, y nombrar y remover libremente a los demás empleados de la Unión, cuyo nombramiento o remoción no esté determinado de otro modo en la Constitución o en las leyes [...] Nombrar, con aprobación del Senado, a los empleados superiores de Hacienda y a los integrantes de los órganos colegiados encargados de la regulación en materia de telecomunicaciones, energía y competencia económica [...] Nombrar, con aprobación del Senado, los Coroneles y demás oficiales superiores de la Armada [...] Nombrar a

los demás oficiales de la Armada [...] Preservar la seguridad nacional, en los términos de la ley respectiva, y disponer de la totalidad de la Fuerza Armada permanente para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación [...] Declarar la guerra en nombre de los Estados Unidos Mexicanos, previa ley del Congreso de la Unión [...] Dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, así como terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos, sometiéndolos a la aprobación del Senado [...] [...] Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación [...] Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley respectiva, a los descubridores, inventores o perfeccionadores de algún ramo de la industria [...] Cuando la Cámara de Senadores no esté en sesiones, el Presidente de la República podrá hacer los nombramientos de que hablan las fracciones III, IV y IX, con aprobación de la Comisión Permanente.

Para facilitar la vinculación entre los elementos del poder marítimo de la Doctrina de la Armada de México y las facultades del poder ejecutivo se presenta la tabla 5.

Tabla 5: Los elementos del poder marítimo y las facultades del poder ejecutivo.

Armada de México Elementos del poder marítimo (2008, pp. 37-40).	Facultades del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos relativas al poder marítimo.
Marina mercante mexicana.	Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión. Nombrar y remover libremente al secretario de la SCT. Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación.
Puertos mexicanos.	Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley respectiva, a los descubridores, inventores o perfeccionadores de algún ramo de la industria.
Flota pesquera mexicana.	Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión. Nombrar y remover libremente al secretario de SAGARPA, así como nombrar y remover libremente a los demás empleados de la Unión, cuyo nombramiento o remoción no esté determinado de otro modo en la constitución de las leyes. Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley respectiva, a los descubridores, inventores o perfeccionadores de algún ramo de la industria.

CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ LUIS VEGA CALLES

<p>Investigación oceanográfica</p>	<p>Promulgar y ejecutar leyes que expida el Congreso de la Unión. Nombrar y remover libremente a los secretarios de Estado. Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley respectiva, a los descubridores, inventores o perfeccionadores de algun ramo de la industria.</p>
<p>Industria naval mexicana</p>	<p>Promulgar y ejecutar leyes que expida el Congreso de la Unión. Nombrar y remover libremente al secretario de la Secretaría de Marina. Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley respectiva, a los descubridores, inventores o perfeccionadores de algun ramo de la industria.</p>
<p>Recursos energéticos</p>	<p>Promulgar y ejecutar leyes que expida el Congreso de la Unión. Nombrar y remover libremente al secretario de la Secretaría de Economía. Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley respectiva, a los descubridores, inventores o perfeccionadores de algun ramo de la industria. Objetar los nombramientos de los comisionados del organismo garante que establece el artículo 6º de esta Constitución.</p>
<p>Sector turístico</p>	<p>Promulgar y ejecutar leyes que expida el Congreso de la Unión. Nombrar y remover libremente al secretario de la SECTUR. Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley respectiva, a los descubridores, inventores o perfeccionadores de algun ramo de la industria.</p>
<p>Poder Naval</p>	<p>Promulgar y ejecutar leyes que expida el Congreso de la Unión. Nombrar y remover libremente al secretario de la Secretaria de Marina. Nombrar, con aprobación del Senado, los Coroneles y demás Oficiales Superiores de la Armada. Nombrar con aprobación del Senado, los Coronoles y demás Oficiales superiores de la Armada. Nombrar a los demás oficales de la Armada. Preservar la seguridad nacional, en los términos de la ley respectiva, y disponer de la totalidad de la Fuerza Armada permanente para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación. Declara la guerra en nombre de los Estados Unidos Mexicanos, previa ley del Congreso de la Unión. Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley respectiva, a los descubridores, inventores o perfeccionadores de algun ramo de la industria.</p>

Fuente: Elaboración propia con información de la Doctrina de la Armada de México 1.0.

Como puede observarse, las facultades del Presidente de la República, relacionadas al poder marítimo son amplias; éstas incluyen desde la publicación y ejecución de leyes, hasta el nombramiento de servidores públicos, entre otras.

Al igual que con la Cámara de Senadores, si bien la dirección de la política exterior y la celebración de tratados internacionales no se refieren a algún elemento del poder marítimo, las características del marco jurídico del mar y la trascendencia de los tratados internacionales, otorgan a esa atribución particular importancia, tanto es así que más adelante se aborda la relevancia de los tratados en la legislación mexicana.

Respecto a la designación de servidores públicos, cobran particular significación los secretarios de Estado, siendo los relacionados con el poder marítimo: secretario de Marina, secretario de Comunicaciones y Transportes, secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales, secretario de Agricultura y Desarrollo Rural, secretario de Economía, secretario de Turismo y secretario de Energía.

Respecto a las entidades federativas, de forma abreviada, los artículos 41 y 115 de la CPEUM disponen que el pueblo ejerce su soberanía a través de los estados y la Ciudad de México [...] mismos que tendrán como base de su división territorial y organización el municipio libre. Sobre los estados y municipios, en su relación con el ámbito marítimo, Evencio Huesca Lagunes (2013) señaló durante su ponencia en el Ciclo de Conferencias de Temas de Actualidad de las Comisiones de Especialidad lo siguiente:

17 estados costeros de la República se rigen (en el ámbito marítimo) con solamente una Secretaría de Estado (Secretaría de Marina -Poder Naval) y partes proporcionales de otras, mientras que existen 18 Secretarías de Estado para los 15 estados interiores; lo cual hace prácticamente imposible desarrollar los estados costeros y por lo tanto al país. (Lagunes, 2013, p. 2).

La conferencia del maestro Huesca Lagunes, es un llamado a impulsar el desarrollo de instituciones marítimas en los estados costeros y al mismo tiempo, un reconocimiento a la Secretaría de Marina como la institución del Estado mexicano cuyas capacidades operativas, la convierten en el principal interlocutor, en materia marítima, entre la Federación, las entidades federativas y los municipios.

Una vez que se han examinado las facultades constitucionales de los poderes y ámbitos del Estado mexicano, dadas las características del mar es forzoso revisar el marco jurídico del poder marítimo desde la perspectiva del Derecho Internacional.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el poder marítimo y el Derecho Internacional

Siendo el mar un bien público global, es decir “un elemento que proporciona

beneficios a todas las personas y regiones del planeta” (AMYCOS, 2019) y un ámbito que por sus características está mayormente regulado por el Derecho Internacional, es necesario tener presente el artículo 133 de la CPEUM, el cual dispone que los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados por el Presidente de la República y aprobados por el Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Vale la pena destacar que a partir de la tesis adoptada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación en 1999: (Flores, 2005) “Los tratados están por encima de las leyes y en un segundo plano respecto a la Constitución”.

Por los alcances del artículo 133 toma relevancia la membresía de México a los organismos internacionales más importantes, como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización de Estados Americanos (OEA).

La ONU es la organización internacional de mayor alcance tanto geográfico como temático, de ella dependen diversos organismos especializados. Además, la ONU fue la impulsora del documento más relevante para en el ámbito marítimo: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

Para mayor precisión sobre los elementos del poder marítimo y los organismos internacionales, se presenta la tabla 6.

Tabla 6: Elementos del poder marítimo y los organismos internacionales.

Armada de México Elementos del poder marítimo.	Organismos internacionales que regulan elementos del poder marítimo.
Marina mercante mexicana.	ONU, Organización Marítima Internacional (OMI) y Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD).
Puertos mexicanos.	ONU, OMI y UNCTAD.
Flota pesquera mexicana.	ONU, Organización de las Naciones Unidas para la alimentación y la Agricultura (FAO) y Comisión Ballenera Internacional.
Investigación oceanográfica.	ONU, Organización Meteorológica Mundial (OMM) y Organización Hidrográfica Internacional.
Industria naval mexicana	ONU y OMI.
Recursos energéticos	
Sector turístico	ONU y Organización Mundial del Turismo (OMT).
Poder naval.	Conferencia Naval Interamericana (CNI) y Conferencia de Ministros de las Américas (CMDA).

Fuente: Elaboración propia con DAM 1.0 de la Armada de México e información de los organismos internacionales.

Con base en lo anterior, algunos de los convenios y tratados más relevantes para los elementos del poder marítimo son:

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;
- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional;
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo;
- Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques;
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos;
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar;
- Convención marco sobre ética del turismo;
- Convención sobre la pesca y conservación de los recursos vivos de la Alta mar;
- Convenio internacional sobre líneas de cargas;
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.

Es relevante señalar que el Derecho Internacional y los organismos internacionales son el principal instrumento con el que cuenta México para defender e impulsar sus intereses en el escenario mundial.

Una vez que se ha señalado la relevancia del Derecho Internacional en la CPEUM y como principal mecanismo para la defensa de los intereses nacionales, y habiendo vinculado los principales convenios y tratados internacionales en materia marítima con el elemento de poder marítimo que regulan, puede afirmarse que, si bien como concepto el poder marítimo no está en la constitución, si está presente y de forma relevante en el Carta Magna y por tanto debe revisarse la relación entre el proyecto de nación mexicano y el mar.

El proyecto de nación mexicano y el mar

Hasta aquí se ha establecido el marco teórico del proyecto de nación, su sustento constitucional y sus referencias al ámbito marítimo. Corresponde ahora señalar los hechos que deben tomarse en cuenta para que la visión de futuro de México se sostenga o de mayor relevancia al Mar.

Conforme al documento “Los países del mundo por superficie marítima” (2018), México ocupa la posición número 13 en la escala mundial por su extensión marítima. No obstante, lo anterior, México no ha logrado despuntar como un actor relevante en las actividades marítimas internacionales.

Sin embargo, la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas (CIMARES) publicó el 21 de noviembre de 2018 la Política Nacional de Mares y Costas de México (PNMyC), en ella se

asienta la relevancia del mar para nuestro país y establece que “México cuenta con una situación geográfica privilegiada, con acceso a los dos océanos más grandes del mundo, con una extensión de 11,122 kilómetros cuadrados de costas y 3,149,920 kilómetros cuadrados de Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva”. (CIMARES, 2018, p. 1).

La PNMyC, señala que:

“De las entidades que conforman la República Mexicana, 17 tienen apertura al mar y representan el 56% de territorio nacional. En esos estados, 150 municipios presentan frente de litoral y constituyen aproximadamente el 21% de la superficie continental del país”. (CIMARES, 2018, p. 4).

Más importante resulta la información demográfica que presenta la misma PNMyC:

“La dinámica poblacional de las zonas costeras de México sigue la tendencia mundial, que indican un desplazamiento de las poblaciones humanas hacia estas zonas. En 2015, la población de los estados costeros ascendía a 55,333, 223 habitantes [...] se espera que para el año 2030 aumente a 64.1 millones”. (CIMARES, 2018, p. 3).

De forma particular en materia económica la PNMyC destaca que “entre 2003 y 2016 los estados costeros contribuyeron con el 43% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional, algunas de las actividades económicas relevantes son: turismo, hidrocarburos, minería marina, puertos y marina mercante, así como pesca y acuicultura”. (CIMARES, 2018, pp. 4-6).

La información presentada con anterioridad es una breve muestra de que el mar puede constituirse en el elemento fundamental del futuro de México. Sin embargo, el Doctor Marcos Pablo Moloeznik señala que “[...] no obstante, su configuración geográfica, a lo largo del último siglo los países latinoamericanos, en general, y México, en particular, le han dado la espalda al mar”. (Moloeznik, 2016, p. 198).

Conclusiones

El concepto de proyecto de nación pertenece a las ciencias sociales y en general, no tiene una definición única y aceptada universalmente; sin embargo, se puede enunciar como la imagen de futuro que un Estado tiene de sí mismo, es la unión de las aspiraciones y los medios para lograrlo. Las constituciones, más que un listado de derechos y obligaciones, son pactos que contienen ideales y esperanzas que los Estados deben hacer realidad a través de planes y proyectos.

Resultado de su experiencia histórica, de los medios disponibles y conforme a su propia constitución, México tiene un proyecto de nación, una visión de largo plazo que conjuga lo real y lo ideal. Es la imagen expectante, que justifica el esfuerzo presente que es propuesta por los gobernantes.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no hace mención alguna del poder marítimo, sin embargo, entre los recursos contemplados en la Carta Magna y las atribuciones de los poderes y niveles del Estado, se encuentran todos los elementos del poder marítimo. Desde la óptica política puede decirse que México no cuenta con un discurso y plan, que además de ubicar en el imaginario colectivo al mar, aglutine, enfoque y desarrolle todos los elementos del poder marítimo.

Por otro lado, el Derecho Internacional, también como ley suprema en México, es la mejor herramienta de la humanidad para preservar el mar y dirimir controversias en ese dominio.

A lo largo de su historia y en la actualidad, México no ha sabido aprovechar su situación geográfica: ubicado entre los dos océanos más grandes del mundo y con enorme potencial marítimo. El desarrollo del poder marítimo otorgaría al Estado mexicano una herramienta más para apoyar el proyecto de nación.

“El dominio de los mares pone en juego fuerzas intelectuales mucho mayores que el dominio de grandes tierras.” Friedrich Ratzel.

LA TALASOPOLITICA EN MÉXICO (ANTAGONISMOS Y OPORTUNIDADES)

DOCTORA
NOHEMÍ ARCIGA RODRÍGUEZ

El mar siempre ha sido un espacio importante para la humanidad (sustento alimenticio, medio de comunicación, ruta de navegación comercial, escenario de antiguas batallas navales, entre otros). Sin embargo, en los últimos dos siglos y gracias a los avances tecnológicos, las funciones antes mencionadas se han potencializado, transformándose tanto en espacio estratégico como en un medio para desarrollar el comercio a nivel mundial, donde la protección de los intereses nacionales, el alcance de un poder y, más en general, el futuro de la humanidad depende del apoyo oceánico¹. (Coursimault, 2017).

Es importante recordar que los océanos significan 70% de la superficie de la Tierra, pero su papel a menudo se subestima. El 80% del comercio mundial es por mar. El 90% de las llamadas internacionales utilizan cables submarinos. La interrupción del tráfico marítimo tendría efectos catastróficos en unas pocas semanas. Las rutas marítimas son las arterias de la globalización, y esto es lo que justifica el interés constante de las grandes potencias marítimas. (Royer, 2012).

Toda nación que realmente quiera utilizar o buscar beneficios en este gran conjunto espacial compuesto por agua, tendrá que hacer frente, en primera instancia a las condiciones físicas que imperan en los mares y océanos; en segunda, a la creciente rivalidad que se está dando entre los Estados y sus diferentes intereses nacionales y marítimos; y en tercera, a otros actores no estatales como la piratería.

Una nación como México, poseedora de grandes litorales y una ubicación geográfica bioceánica, no puede ni debe olvidar que cualquier intento que realice a fin de aprovechar sus riquezas naturales se encontrará ante diversos antagonismos, porque aún dentro de sus mares interiores

1 Laura Coursimault, con su artículo sobre los temas del Mar de China, ganó el quinto lugar de la Competencia del Diploma de Oro de BNP Paribas 2016.

y su Zona Económica Exclusiva (ZEE), se está enfrentando a las leyes que la política y la economía internacional marcan en los océanos... Ignorarlas o desafiarlas significa exponerse al fracaso ¿Qué necesita México para tomar conciencia de los antagonismos internacionales y aprovechar las oportunidades que le brindan tanto sus riquezas naturales como su ubicación geográfica en el ámbito marítimo?

La respuesta no es sencilla y puede ser multidimensional. No obstante, la dificultad que ello representa, a través del presente ensayo, se intentará proporcionar una serie de reflexiones desde una perspectiva teórico-metodológica acerca de lo que implica emplear el pensamiento talasopolítico y que en alguna medida podría contribuir a clarificar el anterior cuestionamiento.

Encuadre teórico

Iniciar con un encuadre teórico-metodológico brinda la posibilidad de familiarizar al lector con los conceptos que se van a utilizar a lo largo del capítulo, que son: talasopolítica, interés, político, política, nación, Estado, realidad nacional, equilibrio de poder, realidad marítima, potencial marítimo, entre otras.

Se considera importante, partir del término que da título a este apartado: la talasopolítica ¿Qué significa este conocimiento y de dónde surge? A diferencia del pensamiento geopolítico que tiene una fecha de inicio bien definida (a finales del siglo XIX) y que cuenta con diferentes escuelas² que proponen teorías y métodos de análisis diversos para abordar los espacios continentales, la talasopolítica es una disciplina joven y no tiene una referencia exacta de surgimiento teórico.

Generalmente suele confundirse o asociarse con otro término que tiene la misma raíz, que es la talasocracia, compuesta por dos palabras griegas *thalassos* = mar y *kratos* = poderío (o gobierno según otras versiones). La concepción talasocrática implica una actitud hegemónica y una aspiración imperial, primero sobre el mar mismo y en segundo lugar a nivel global. El profesor Roberto Fernández considera que la definición operativa es la siguiente: la talasocracia³ es la proyección de poder ejercida por una potencia cuya principal base de sustentación se encuentra en su poderío marítimo y la utilización de este medio con miras a lograr una posición hegemónica a través del desarrollo de una política de poder (Fernandez, 2009).

2 Geopolítica clásica, Geopolítica crítica francesa, Geopolítica contemporánea con dos corrientes: georrealista y geográfica.

3 Para conocer más sobre el tema consultar Claudio Mutti (2017). Democracia y talasocracia. Antología de ensayos geopolíticos. Parma: Hipérbola Janus.

Por su parte, la talasopolítica pertenece al área de las ciencias sociales y humanidades en virtud de su objeto de estudio que son “los espacios marítimos desde lo político”; es decir, desde el conflicto. Por lo tanto, es una rama del conocimiento que se desprende de la geografía física y de la ciencia política⁴; caso similar al de la geopolítica⁵, provienen casi de las mismas disciplinas científicas. Como se puede observar talasocracia y talasopolítica son términos diferentes en contenido y aplicación.

El primer antecedente que se tiene del probable surgimiento teórico de la talasopolítica fue en las décadas de 1950 y 1960, cuando la Guerra Fría y las crisis de descolonización fragmentaron el Mediterráneo. Alimentadas por la utopía mediterránea, tal como se formuló en la década de 1930, se crean tres revistas, *Thalassa*, *Mediterranean Studies* y *L'Arc*, que intentaron poner en marcha una herramienta de análisis que les permitiera a los pueblos mediterráneos continuar dialogando independientemente de su nacionalidad o sus convicciones políticas⁶. (Bouchard, 2012, No. 85). En estas revistas se abordaba una construcción intelectual forjada durante el siglo XIX, sobre el Mediterráneo, como una zona territorial o espacio conflictivo en las relaciones internacionales. De ahí que los responsables de estas publicaciones francesas, decidieran proponer el estudio de ciertos espacios marítimos cerrados como unos verdaderos polvorines repletos de enfrentamientos y fuerzas contradictorias, tratando de reflexionar en dos elementos: *thalassa* y política.

En el continente americano, el término ha sido mencionado en la literatura argentina, sobre todo después de vivenciar la guerra contra Gran Bretaña a causa de las Islas Malvinas en 1982. A partir de esa fecha, se ha hecho recurrente la organización de seminarios y trabajos referentes a la talasopolítica. Por ejemplo, en 2004, el Dr. Enrique Aramburú aportó la siguiente definición “es el estudio de los espacios marítimos como componentes del territorio de un Estado o como ámbito del ejercicio de la jurisdicción estatal.” (2004). Lo cual significa que se distingue de la geopolítica porque considera fundamentalmente el mar como un factor del territorio; sin embargo, en esta definición, solo se contemplarían las aguas interiores, el mar territorial y la plataforma continental, las que se admite forman parte del territorio del Estado, por lo tanto, es una visión un poco limitada.

4 No surge de la geopolítica, pero si proviene de las mismas raíces disciplinarias solo que enfocadas al mar.

5 La geopolítica surge de la geografía física y política; y también de la ciencia política.

6 Traducción propia del francés al español, Mathieu Bouchard, *Thalassa, Études méditerranéennes et L'Arc, trois revues méditerranéennes dans la France des années 1950 et 1960, Cahiers de la Méditerranée, No. 85, 2012.*

Tenemos entonces dos tendencias respecto a la concepción de la palabra talasopolítica. Por un lado, la corriente francesa tratando de comprender las fuerzas contradictorias entre naciones que se enfrentan dentro de un espacio marítimo cerrado como el Mediterráneo; y por otro lado, Argentina, con una perspectiva militar y una necesidad urgente de encontrar a través del término una solución para defenderse de las grandes potencias, de ahí que se pueden encontrar autores como el profesor Roberto Fernández, quién planteó la posibilidad de una jerarquización de pequeñas y medianas potencias capaces de responder y defenderse⁷. Se retomará este punto más adelante.

Ambos casos demuestran una necesidad particular y profunda por comprender las causas que desatan las rivalidades de poder entre las naciones en el espacio marítimo. Sin embargo, para este trabajo es importante abordar primero las fuentes europeas porque otorgan un sentido primigenio del término talasopolítica (los espacios marítimos desde lo político). El primero en utilizarlo en 1985 fue Julien Freund⁸ filósofo, sociólogo y politólogo franco-alemán, cuando escribió el postfacio para la primera edición en francés del libro *Tierra y Mar*⁹, del jurista y politólogo alemán Carl Schmitt (su profesor y amigo).

En esta obra, Schmitt plasma con singularidad narrativa la historia de una lucha secular que ha existido desde tiempos antiguos entre las potencias marítimas y las potencias terrestres-continentales de Eurasia. Como primera potencia marítima menciona a Inglaterra en el siglo XVI, cuya actividad comercial la colocó a la vanguardia en contraposición con la Rusia zarista, potencia continental de considerables proporciones geográficas; -desde entonces la confrontación tierra-mar reviste un carácter geopolítico (rivalidades de poder), la cual ejerció una influencia preponderante en la evolución del derecho y de las relaciones internacionales,- y esta condición sigue aún vigente entre Estados Unidos y Eurasia (Rusia o China). Tanto Schmitt como Freund reflexionaron vivamente en el elemento marítimo, el primero desde el aspecto jurídico-político y el segundo retomando lo político, pero haciendo énfasis en las

7 Las obras argentinas ya son una interpretación de las fuentes originales, aplicadas a una necesidad particular que puede convenir a los países Latinoamericanos en general, es un enfoque militar.

8 Está considerado como uno de los teóricos políticos más destacados e inspiradores del siglo XX, su estilo fue una fusión entre el pensamiento realista, -apoyado en autores como Raymond Aron, Nicolás Maquiavelo y Carl Schmitt (su profesor)-, y de la Rehabilitación práctica filosófica de M. Riedel, H.J. Ritter, y Levy Strauss. No era un filósofo común o del uso que se aproximará a los terrenos sociológicos, politológicos o históricos desde “afuera y hacia arriba”, más bien intentó recorrer las arterias (de adentro y hacia abajo) de otras disciplinas, y así lo plasmó en la preparación de su tesis doctoral “L'essence du politique” (La esencia de lo político) en 1965.

9 La primera versión en francés que aparece es en 1985, editorial Le Labyrinthe.

características propias del mismo; así como las implicaciones que tiene la movilidad humana en este medio a través de la tecnología.

A Freund le pareció conveniente el término talasopolítica para cuestionar ciertas concepciones que la geopolítica no incluye, pues privilegia los fenómenos telúricos, en relación con los fenómenos marítimos. En este sentido, el autor consideró que “la geopolítica es de esencia terrestre, creada por geógrafos”, mientras que la “talasopolítica hace referencia al antagonismo que existe entre dos o más mentalidades en función de su visión marítima, ya sea dentro de la misma nación o entre naciones y es propuesta desde tierra”. (Schmitt, 2017).

Para ilustrar esta afirmación, Freund escribió en su postfacio una interpretación personal, que normalmente no coincide con otras respecto a la sucesión de algunos presidentes de los Estados Unidos de América:

“Recordemos el estupor que provocó en 1828 la elección de Jackson, el primer presidente del oeste, dentro de los medios de la costa este o atlántica. Más tarde, después de un primer fracaso debido a algunas centenas de miles de voces, frente a John Kennedy, el hombre de la costa atlántica, Nixon, fue elegido en 1968, y fue otro presidente que venía de la costa oeste. Un californiano venía a modificar las costumbres geopolíticas habituales. Su elección se resintió en la clase dominante de los intelectuales de la costa este, casi como un insulto; luego entonces, se realizó toda una campaña de hostigamiento en contra de Nixon para obligarlo a dimitir durante su segundo mandato. Él era el hombre del Pacífico que había puesto fin a la guerra de Vietnam, otro Estado ribereño del Pacífico, una guerra llevada a cabo por los hombres políticos de la costa Atlántica. Los intelectuales de la costa este creyeron encontrar su revancha en la elección de Carter, originario de un estado de la costa este, pero pronto se dieron cuenta que era un presidente un tanto mediocre, en comparación con la doctrina política de los intelectuales de la costa este. Su sucesor como todos lo sabemos fue otro californiano, Reagan, cuya elección y reelección fueron triunfales, a pesar del sarcasmo de los intelectuales y periodistas de la costa este”¹⁰. (Schmitt, 2017).

¿Qué relación tiene este relato con la talasopolítica? El problema que Freund encontró en la sucesión presidencial no fue el liberalismo estadounidense, más bien se trataba de un problema geopolítico (rivalidades de poder entre los protagonistas por el control de los espacios terrestres)¹¹ y también talasopolítico (visiones antagónicas

10 Traducción propia del libro de Carl Schmitt/Essai (2017), *Terre et Mer*, Editorial Pierre Guillaume de Roux. París.

11 Definición establecida por Yves Lacoste (2008), *Geopolítica: la larga historia de nuestros días*, Síntesis, Barcelona.

respecto al dominio de los espacios marítimos), que se desarrollaba subterráneamente en Estados Unidos entre la oligarquía de la costa Este y la clase política en vías de formación en las costas del Pacífico, recordemos que después del siglo XVI, el continente americano constituía, al menos en su porción norte, el gran eje marítimo, pues el Mediterráneo había perdido en ese mismo periodo su preponderancia.

Esta forma de analizar la realidad política de Estados Unidos, -primero resaltando el enfoque geopolítico local¹² y luego, desde la perspectiva ideológica hacia el exterior-, le permitió a Freund descubrir algo relevante: la mentalidad de los estados de la costa Este permanecen mirando hacia Europa, casados con sus ilusiones y sus ideologías pacifistas, revolucionarias y marxistas; mientras que, los estados de la costa Oeste, son más independientes, más combativos y nacionalistas, porque el gran desafío que ellos vislumbraban desde entonces era esperar el lento posicionamiento del océano Pacífico dentro del orden de la política internacional. Los Estados Unidos son una especie de cruceta donde se combinan la geopolítica propiamente americana, ante la amenaza de la posible evolución de los Estados de América Latina; y talasopolítica, que se presenta como la concurrencia entre los océanos Atlántico y Pacífico¹³. (Schmitt, 2017).

Esta cita hace alusión a muchas situaciones importantes; por cuestiones de tiempo y espacio, sólo nos centraremos en los elementos que este autor pondera cuando se analizan los espacios marítimos desde lo político, que son: los actores involucrados (quiénes), desde que ámbito se mueven (nacional-terrestre), dirigidos hacia donde (ámbito internacional-marítimo), en virtud de la naturaleza del ejercicio del poder en el ámbito marítimo, que se desarrolla en la política internacional.

“Luego entonces, la talasopolítica en la visión de Freund corresponde a la nueva escala política que se tiene de los océanos, a diferencia de la geopolítica que permanece en la escala de los continentes. De aquí en adelante, la batalla en el mar no es necesariamente frontal, con posibilidades de maniobras ofensivas y de retiradas estratégicas, pero tampoco existe una zona de combate propiamente dicha, porque el enemigo puede surgir sobre todos los puntos del globo con una eficacia destructiva que literalmente desarma”¹⁴. (Schmitt, 2017).

12 La geopolítica crítica francesa determina que las rivalidades de poder que se dan entre dos o más actores por el control de los territorios o los espacios, pueden ser a cualquier escala (local, estatal, nacional, regional o internacional). Las más representativas a nivel local son las elecciones presidenciales.

13 Traducción propia del libro de Carl Schmitt/Essai [...] Ibid.

14 Traducción propia del libro de Carl Schmitt/Essai [...] Ibid.

El autor esboza de forma intrínseca las características propias del mar y de los océanos. ¿Cuáles son esas características? Pierre Royer¹⁵ en su obra *Geopolítica de los Mares y los Océanos* hace una descripción detallada de cada una y retoma el pensamiento de Freund, para matizar la perspectiva estratégica del espacio marítimo. A continuación, se enlistan de manera resumida: (Royer, 2012).

Inmensidad.- Característica absoluta y relativa a la vez. 1) Absoluta porque la extensión es considerable, sobre todo en el océano Pacífico, que en su centro posee una anchura comparable a la de Eurasia (unos 10,000 km entre Lisboa y Vladivostok, entre Shanghái y San Francisco); la del océano Atlántico es similar a la extensión del continente americano (5,000 km entre Portugal y Estados Unidos, entre la costa brasileña y el Ecuador); el del océano Índico está cerca de la de África (6,500 km de Dakar a Djibouti y 6,800 km de Djibouti a Singapur) y 2) Relativa porque el viaje por mar es lento (un barco suele ir más lento que un ciclista en el Tour de Francia¹⁶) y su velocidad no ha aumentado mucho en un siglo. Las carabelas de Colón lograron hacer de 10-12 nudos¹⁷ cuando las condiciones eran favorables (podían cruzar 450 y 500 km por día), la velocidad máxima de los buques mercantes de hoy es apenas del doble. Los buques petroleros o portacontenedores gigantes transitan a velocidades de 15-18 nudos. En comparación, la velocidad de los trenes se ha multiplicado por diez en menos de dos siglos y en cuanto a los aviones comerciales, cruzaron en una hora la distancia que Colón tardó dos días en recorrer. Por supuesto, los buques de guerra navegan habitualmente a 25-30 nudos y ya hay “naves de gran velocidad” (NGV) capaces de una velocidad promedio de más de 40 nudos (casi 80 km / h).

Inercia.- Es la resistencia de un cuerpo a cualquier cambio de velocidad; en el suelo, el estado normal de un sólido es la inmovilidad y la fuerza de inercia debe superarse para ponerlo en movimiento. En el mar, nada puede quedar inmóvil, ya que el ambiente en sí está constantemente agitado (oleaje, mareas, corrientes, vientos). La fricción del agua mantiene el desplazamiento por más tiempo que en el suelo; por lo tanto, los barcos más grandes (barcos de contenedores o petroleros, por ejemplo), a pesar de su velocidad de tránsito limitada, necesitan varios kilómetros para alcanzar una inmovilidad relativa.

15 De su libro : *Géopolitique des mers et océans: qui tient la mer tient le monde*, PUF, juillet 2012. Pierre Royer es un profesor interesado en temas estratégicos e historia marítima como oficial naval de reserva.

16 El Tour de Francia es la carrera ciclista más grande del mundo. Por ejemplo: si se ha recorrido 45 km en 2 horas = $45/2 = 22,5$ km/hora. El promedio de velocidad es entre 20 km/h a 25 km/h. Fuente: www.spsport.es “La velocidad media en ciclismo, lo que debes saber”, 15 junio 2017.

17 1 nudo es igual a 1.852 km/h, 10 nudos equivalen a 18.52 km/h y 12 nudos a 22.22 km/h. Fuente: www.extraconversion.com/es/

Impermanencia.- Como se ve desde la tierra, el mar parece eternamente similar a sí mismo, excepto cuando el clima provoca una agitación excepcional. Pero un marino sabe que el ambiente está cambiando constantemente: las mareas varían los niveles del agua, las corrientes y los vientos modifican las trayectorias, la naturaleza y la profundidad del fondo marino pueden cambiar de manera relativamente rápida, y aún más las condiciones atmosféricas, haciendo la navegación agradable o muy peligrosa. Por lo tanto, a diferencia de la tierra, la “ocupación” de las áreas marítimas es imposible porque no pueden controlarse desde puntos de apoyo, guarniciones fijas, protegidas en fortalezas o castillos. El control de los océanos requiere la capacidad de mantener una permanencia en el mar, es decir, fuerzas navales capaces de permanecer en crucero durante semanas o incluso meses. La geopolítica marina, es decir la talasopolítica, también es diferente, porque se caracteriza por estudiar la discontinuidad: las nociones de frente, línea de defensa, en gran medida inoperantes, y la estrategia marítima, lejos de la analogía del ajedrez o las damas, más bien evoca la del juego de “Go”¹⁸, donde la aparición del adversario es posible (casi) en cualquier lugar, y donde el territorio no está predefinido por fronteras, sino delimitado por la posición de sus unidades.

Isotropía.- Significa la identidad del entorno; en otras palabras, todas las zonas marítimas constituyen un entorno homogéneo. La homogeneidad que existe en todas las áreas marítimas, es decir su forma y su estructura típica esencial, la cual permanece inerte hasta que un espacio se ve sometido al devenir mismo de la acción con el ejercicio del poder¹⁹.

De acuerdo a las características antes mencionadas, los espacios marítimos se han visto modificados gracias a los adelantos tecnológicos inventados por la humanidad. Por ello, representan una relación a la vez material, vital y espiritual donde la política del océano puede tomar significado. La tecnología es una novedad que debe ponerse en relación con otras, en particular, en especial con el dominio que ejerce lo artificial en los hombres. Por lo tanto, el problema no es el control sobre la naturaleza, sino el control de lo artificial y sus consecuencias en los espacios oceánicos²⁰. (Schmitt, 2017).

Freund, más que aportar una definición de talasopolítica, brinda una perspectiva amplia sobre la reflexión que se puede realizar de los espacios

18 Un tablero de GO es un juego oriental cuyo objetivo fundamental, a diferencia del ajedrez que busca la confrontación directa, es ganar presencia y profundidad en el espacio, ya sea con fines económicos o estratégicos.

19 Traducción propia del libro *Géopolitique des mers et océans: qui tient la mer tient le monde*, PUF, juillet 2012.

20 Traducción propia del libro de Carl Schmitt/*Essai [...] Ibid.*

marítimos, no sólo los que están dentro del territorio del Estado, sino de todos en general. Por lo tanto, la talasopolítica cumple una función operativa que es: “Estudiar el equilibrio de poder en torno al control de los mares, tomando en cuenta todos los factores que intervienen (físicos y artificiales)”. (Coursimault, 2017).

La función que cumple la talasopolítica nos conduce directamente a tratar de comprender una serie de conceptos para emplearla de forma conveniente. Por ejemplo ¿Qué es el equilibrio de poder? De acuerdo a Morton Kaplan el sistema internacional se ha moldeado de acuerdo a las potencias dominantes y sus intereses durante diferentes épocas. El equilibrio de poder se refiere a las políticas o acciones de aquellos Estados que tratan de impedir la preponderancia de un país en particular, para mantener un equilibrio aproximado de poder entre los países dominantes. (Torio, 2019).

Por lo anterior, se puede deducir que la talasopolítica intenta identificar y entender las fuerzas (los intereses) que movilizan las relaciones políticas entre las naciones dominantes en los espacios marítimos. A simple vista, esta tarea puede parecer sencilla, pero es bastante compleja. En este punto, emergen otros conceptos que se deben precisar, como lo político y la política que no son lo mismo.

En su trabajo de tesis Julian Freund argumentó que “el espacio es políticamente un vacío que vienen a ocupar las acciones humanas que se desarrollan en el tiempo [...] desde el punto de vista político el espacio (terrestre o marítimo) es una configuración estática que anima la dinámica de las voluntades, introduciendo el movimiento y el devenir [...] ninguna gran potencia, nació grande, ella se convirtió con el tiempo, a través de múltiples guerras, en general, ganadas y a veces perdiendo”. (Valderrama, 2006). Dicho de otra forma, por sus características el mar y los océanos deben ser vistos por los estadistas o estrategas como un inmenso espacio político.

Pero ¿Qué anima a las fuerzas o a la dinámica de voluntades de una nación para que el espacio marítimo deje de ser un espacio políticamente vacío? Cuando un Estado o nación mueve o anima sus fuerzas, generalmente²¹ es porque comprende el movimiento de los hilos de la política internacional, posee poder nacional y ha definido sus intereses nacionales y marítimos. Así lo confirma Max Weber, si el dinamismo de los intereses impulsa las acciones, esto es la política. Los intereses

21 En ocasiones, existen Estados que sin el pleno conocimiento de las leyes que rigen la política internacional, intentan llevar a cabo acciones, que en la mayoría de los casos fracasan o se quedan incompletas.

-materiales e ideales- y no las ideas son quienes dominan directamente las acciones de los hombres. No obstante, “las imágenes del mundo” creadas por estas ideas a menudo han servido como indicadores para determinar los caminos por los cuales el dinamismo de los intereses impulsa el movimiento de las acciones. (Morgenthau, 1986).

El tipo de intereses nacionales que analiza la talasopolítica, son los intereses marítimos que están predominantemente comprendidos dentro de los campos político, económico y social porque corresponden primordialmente a las actividades de desarrollo y bienestar del Estado. (IEHMP-CEEM, 2016). Desde esta perspectiva, se entiende porque es tan importante que las naciones (por ejemplo, de América Latina o África) vislumbren “la necesidad de ‘pensar’ en el mar como un objeto político a través del cual un Estado afirma su poder en la escena internacional”. (Royer, 2012).

Se han mencionado repetidamente los términos nación y Estado. Pero ¿Qué es una nación? ¿Qué quiere decir cuando se le atribuyen a una nación aspiraciones, intereses y capacidad de acción? Una nación no puede verse, pero pueden observarse empíricamente los individuos que pertenecen a ella. Por lo tanto, la nación es una abstracción formada por un conjunto de individuos que tienen características comunes (lengua, religión, sentimientos, carácter, forma de actuar) y son precisamente esos rasgos los que convierten a esos miembros en parte de la misma nación. (Morgenthau, 1986). Una nación para lograr sus intereses actúa como una organización legal llamada Estado²², y cuenta con agentes que se desempeñan como representantes de la nación en negociaciones internacionales, hablan en su nombre, defienden sus objetivos, seleccionan los medios para cumplirlos y procuran mantener, incrementar o mostrar el poder de la nación.

En la actualidad, el poder de una nación está respaldado más que nunca en la economía (tanto interna como externa); esto es, cómo se maneja internamente y cómo logra incorporarse a la economía internacional. La economía internacional, como parte de la teoría económica, plantea el estudio de los problemas que surgen en las transacciones económicas mundiales, analizando detalladamente sus efectos sobre los factores productivos de cada país y sobre el bienestar de su población. ¿Existe una relación entre el comercio y el desarrollo económico? Todas las economías, incluso las menos desarrolladas, disponen de recursos o factores de producción que pueden emplear para producir bienes y servicios para sus mercados internos o para competir en el exterior. La

22 El Estado es una comunidad política cuyos elementos constitutivos son el territorio, la población (el pueblo) y la autoridad, en el sentido equivalente a gobierno.

economía internacional nos enseña que podemos beneficiarnos cuando esas mercancías y servicios se comercializan: todos los países prosperan aprovechando sus bienes para concentrarse en lo que pueden producir mejor e intercambiando esos bienes y servicios en todo el mundo. (Pintado, 2019).

Por este motivo, es básico que una nación tenga conciencia o conocimiento de todos los medios que dispone para el logro de sus fines u objetivos, esto constituye su realidad nacional; la cual puede ser definida operativamente como: la totalidad de condiciones o situaciones multirrelacionadas, dinámicas y cambiantes, cualitativas y cuantitativas, actuales y potenciales, que presenta la nación en determinado momento, como producto de su evolución histórica. (IEHMP-CEEM, 2016).

La definición de realidad nacional que maneja el Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú (IEHMP) representa la capacidad del Estado para el logro de sus fines y señala dos conceptos: una capacidad actual o poder; y una capacidad latente o potencial. Por lo tanto, la realidad nacional está compuesta por dos categorías conceptuales: el poder nacional y el potencial nacional. (IEHMP-CEEM, 2016).

Poder nacional. Es la capacidad del Estado para imponer su voluntad de lograr y/o mantener sus objetivos y realizar sus fines, pese a los obstáculos internos y externos; capacidad que emana de la integración de los medios tangibles e intangibles, cualitativa y cuantitativamente considerados, y de los modos que utilice en un momento determinado.

Potencial nacional. Es la totalidad de medios tangibles e intangibles, susceptibles de ser incorporados al poder nacional, que en un determinado momento existen en la realidad nacional en estado latente y a disposición del Estado para la consecución de sus objetivos.

A su vez el IEHMP y la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) aportan los siguientes conceptos que van muy ligados con los anteriores, los cuales podrán ser un soporte para reflexionar en términos talasopolíticos porque marcan qué es y en qué consiste cada uno:

La realidad marítima. Está conformada por el poder marítimo, los intereses marítimos, el poder naval y el potencial marítimo, como sigue: Poder marítimo. Es la parte del poder nacional que comprende la capacidad del Estado para contribuir significativamente al logro del bienestar y la seguridad de la nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo.

Intereses marítimos. Constituyen una parte de los intereses nacionales que comprende el conjunto de medios que se emplean para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo, y que contribuyen a alcanzar los mismos, así como la seguridad nacional en conjunto.

El conjunto de medios. Comprende el concepto de intereses marítimos constituye la fuerza que impulsa el desarrollo nacional en el ámbito marítimo. La fuerza impulsora que conceptúa los intereses marítimos deviene de la relación de tensión que tiene origen en obtener el bien objetivo en el ámbito marítimo que satisfaga las necesidades nacionales.

La capacidad de desarrollo. En el ámbito marítimo incrementará la fuerza impulsora de los intereses nacionales para el desarrollo del país. Los intereses marítimos como fuerza impulsora comprenden tanto la voluntad de la población expresada en su identidad y conciencia marítima, como la capacidad de desarrollo marítimo alcanzada en forma sostenible.

Poder naval. Es la expresión militar de la capacidad del poder marítimo en tiempo de paz, para proteger los derechos de la nación y la propiedad patrimonial marítima, disuadir y/o repeler la agresión y apoyar la política nacional; en tiempo de guerra, ganar y mantener el control del mar para asegurar su uso continuo, negándole al adversario el uso del mar e imponiéndole su voluntad, a fin de contribuir al logro de los objetivos marítimos de desarrollo. El poder naval es parte integrante del poder marítimo y por lo tanto del poder nacional.

Potencial marítimo. Es la parte del potencial nacional que comprende la totalidad de los medios en situación de latencia relacionados con el ámbito marítimo, susceptibles de ser incorporados al poder marítimo en un momento dado. (IEHMP-CEEM, 2016).

Resumiendo, el manejo de todos estos conceptos es fundamental para realizar la reflexión talasopolítica, pues facilita entender los conflictos que se generan debido al choque de intereses entre poderes nacionales y marítimos. Los Estados-Nación más fuertes, a lo largo de la historia se han tratado de forjar un lugar representativo dentro de los espacios marítimos (regionales, continentales o internacionales), puesto que la tendencia a dominar es un elemento fundamental de todas las asociaciones humanas, como lo son la familia y la nación y, aunque los modos de hacerlo pueden variar, es importante identificarlos.

Según la escuela del realismo político:²³

“el mundo es imperfecto desde un punto de vista racional, es el resultado de fuerzas inherentes a la naturaleza humana. Para mejorar al mundo, se debe trabajar con estas fuerzas y no contra ellas. Al ser el nuestro un mundo de intereses opuestos y conflictivos, los principios morales nunca pueden realizarse plenamente. Pero al menos podemos acercarnos a ellos mediante el siempre temporal equilibrio de intereses y la siempre precaria conciliación de los conflictos entre las naciones”. (Morgenthau, 1986).

Tomar conciencia de la realidad nacional y marítima: un reto por desarrollar

Antes de aplicar la reflexión talasopolítica, es recomendable tomar conciencia de la realidad nacional y marítima de México; es decir, con lo que se cuenta y que hace falta o qué se tiene y qué se quiere alcanzar. Utilizando los conceptos del anterior apartado, se realizará el siguiente ejercicio de reconocimiento partiendo de ciertos aspectos de la realidad nacional, por ejemplo, el geográfico.

Es tan vasto el territorio mexicano que ocupa el sitio 14 entre los países más extensos del planeta, y tan privilegiado que su mapa muestra una mayor superficie oceánica (65%) que terrestre (35%), similar a la proporción entre agua y tierra del planeta. Dos regiones marinas custodian tierra firme: la del Pacífico mexicano, incluidos los golfos de California y Tehuantepec, y la del Atlántico, con el Golfo de México y el Mar Caribe. La afortunada ubicación geográfica entre dos vertientes oceánicas explica en buena parte la enorme diversidad biológica y ecosistémica que reúne una amplia gama de recursos y ecosistemas marinos que, en términos de litorales y superficie marina; confiere a México el lugar 12 entre las naciones mejor dotadas del mundo. (SEMARNAT, 2018).

Cuantitativamente, estas cifras deberían bastar para que el gobierno y el Estado mexicano, tuvieran la firme intención de cultivar una relación entre la tierra firme y el mar... pues significaría la mejor forma de ejercer la territorialidad nacional²⁴. Además, si el mar tiene que ser considerado como un elemento más del Estado de acuerdo con Aramburú, definitivamente se cumple con este requisito desde el punto de vista jurídico, ya que dentro de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en los Art. 27 y 42 se considera que a la nación corresponde

²³ La segunda más importante después del idealismo político, en la disciplina de las relaciones internacionales.

²⁴ Territorialidad que se concretiza desde el punto de vista político (instituciones y programas sociales) y económico (comercio interno y externo).

entre otros, el dominio directo de los recursos en el Mar Territorial, en la plataforma continental y en los zócalos submarinos, asimismo, derechos de soberanía en lo correspondiente a la Zona Económica Exclusiva. Sin embargo, falta trabajar en estos espacios potenciales de manera sostenida y de acuerdo a intereses nacionales y marítimos bien establecidos²⁵. De otra forma no habrá un incremento en el poder marítimo ni en el naval.

Ciertamente, se han explotado estos espacios en el ámbito de la marina mercante y un poco en el tema del transporte marítimo²⁶ pero falta mucho más por hacer si lo comparamos con la dinámica marítima económica internacional que existe y ha existido. Es preciso tener presente que a lo largo de la historia siempre han existido hegemonías marítimas que dominaron mares cerrados como es el caso de los griegos y los cartagineses en el Mediterráneo (con motivos comerciales y de guerra), a las cuales se les llamó talasocracias²⁷.

25 La historia de la Marina Mercante puede remontarse al siglo XVI, cuando Fray Andrés de Urbarreta y Don Miguel López de Legazpi establecieron la ruta marítima entre La Nueva España y las Islas Filipinas, que abrió para México una etapa de auge comercial al convertirse junto con la Ciudad de Puebla en los centros de distribución de las mercancías procedentes de Oriente y de España. La ruta comercial Acapulco-México-Puebla-Veracruz que operó hasta la Independencia, años más tarde ante el desenvolvimiento del comercio internacional, se pensó en otro camino similar eligiéndose el del Istmo de Tehuantepec, con los Puertos de Coatzacoalcos y de Salina Cruz. El puerto de Salina Cruz fue construido de 1902 a 1906 como terminal del puerto terrestre entre ambos litorales, para transportar las mercancías con el ferrocarril Ístmico alcanzando su máximo movimiento de mercancías en el año de 1914, pues al ser puesto en operación el Canal de Panamá del 12 de octubre de 1915 se inició una acelerada decadencia del paso mexicano. En la época moderna el gobierno del General Don Porfirio Díaz emprendió en los Puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz lo que propiamente fue la primera etapa de construcciones marítimas, que encauzaba al país hacia el mejor aprovechamiento de sus recursos marítimos, sin embargo, se suspendieron durante la Revolución, reanudándose hasta el Gobierno del General Manuel Ávila Camacho con la creación de la Secretaría de Marina en 1940. Así, el primer secretario de Marina Heriberto Jara planteó una serie de obras portuarias. En el gobierno del Lic. Miguel Alemán, las obras ejecutadas no sólo se concretaron en instalaciones como muelles, bodegas, etc. sino que también se comenzó con la urbanización de los puertos. Durante el Gobierno del Presidente Adolfo Ruiz Cortines y siendo Secretario de Marina el General Rodolfo Sánchez Taboada, se proyectó el más ambicioso programa marítimo hasta entonces, al cual se le dio el nombre de “Programa Marítimo” y al que el pueblo llamó “Marcha al Mar”. Para obtener más información, consultar el siguiente documento electrónico “Antecedentes históricos y condiciones de desarrollo de la Marina Mercante Mexicana” de la Cámara de Diputados: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.html>

26 Consultar: estudio de capacidades tecnológicas y de manufactura de la industria naval y auxiliar, del proyecto: “Desarrollo Integral Sostenible de Innovación y Tecnología de la Industria Naval y Auxiliar, “CORE” del Sector Marítimo Mexicano”, elaborado por la Academia de Ingeniería México, Comisión de Especialidad de Ingeniería Naval.

27 Para conocer más sobre el tema consultar Claudio Mutti (2017). Democracia y talasocracia. Antología de ensayos geopolíticos. Parma: Hipérbola Janus.

En la actualidad, los Estados Unidos de América y aunque algunos discuten si es talasocracia o no, por lo pronto, tienen presencia en todos los océanos con sus flotas navales de guerra, aunque no son los únicos, también han proliferado empresas navieras de transporte marítimo muy importantes (la italiana MSC, la danesa Maersk, la francesa CMA CGM, la taiwanesa Evergreen y la china Cosco, poseen más de una cuarta parte de los barcos y un 43.2% del tonelaje)²⁸.

La pregunta obligada es ¿Por qué a México le ha sido difícil cultivar una relación tierra-mar a lo largo de su historia como nación independiente? La respuesta no es sencilla y puede tener varios enfoques. El primero, porque le falta desarrollar la conciencia marítima y el segundo que va muy ligado, es desde un punto de vista filosófico, “el silencio que rodea la actividad del océano carece de fundamento [...] hasta que se toma conciencia de sus desafíos.” (Coutau-Bégarie,1999). Si México, como nación y Estado, desarrollará la conciencia marítima en su totalidad, podría aprovechar más la libertad de movimiento que le permiten sus fronteras marítimas a fin de desarrollar su comercio a nivel internacional y hacer frente a sus desafíos económicos y culturales.

Localización y posición geográfica de México: un paso hacia la toma de conciencia de su realidad nacional y marítima

En muchas ocasiones, cada uno de nosotros ha consultado enciclopedias, diccionarios o más recientemente internet para conocer la localización y la posición geográfica de México, pero ¿Realmente entendemos lo que ese lenguaje numérico y simbólico significa? En primer lugar, es fundamental señalar que localización y posición geográfica no son lo mismo, y generalmente, se utilizan como sinónimos. Ambas le otorgan a México una perspectiva de conjunto respecto al lugar que ocupa en el mundo desde el punto de vista físico y en relación con la ubicación de otras naciones.

- La Localización o ubicación geográfica
Es un proceso que se realiza a través de un sistema de coordenadas geográficas (líneas imaginarias que cubren la tierra en forma de red) que puede referenciar cualquier punto de la superficie terrestre y que utiliza para ello dos coordenadas angulares: latitud (paralelos Norte o Sur) y longitud (meridianos Este u Oeste), lo que determina los ángulos laterales de la superficie terrestre respecto al centro de la Tierra y alineados con su eje de rotación.
- Los paralelos o latitud se comienzan a contar a partir del Ecuador, cuyo valor es 0°, y se miden en dirección hacia los polos hasta 90° al

28 Thiago Ferrer Moroni, “Cinco navieras mueven el mundo”, El País, 8 de marzo de 2015.

Norte y 90° hacia el Sur. El Ecuador divide al mundo en dos mitades iguales: el hemisferio Norte y el Sur. ¿Cuál es la latitud de México y qué significa? Está situado en el hemisferio Norte y se extiende entre los paralelos 14° 32' 27" en la desembocadura del río Suchiate al Sur. Esta representación numérica indica la frontera que el país tiene con Guatemala (956 kilómetros) y con Belice (193 kilómetros); mientras tanto, en el paralelo 32° 43' 06" que pasa por la confluencia del río Gila con el Colorado al Norte, está indicando la frontera con Estados Unidos de América que mide 3,152 kilómetros. (INEGI, 2017). (figura 1).

Figura 1: Hemisferio Occidental, hemisferio Oriental.



Fuente: Internacional Data.

- Los meridianos ubican la longitud y dividen a la Tierra de polo a polo, van de 0° a 180° hacia el Este y de 0° a 180° hacia el Oeste, partiendo del meridiano de Greenwich (conocido como meridiano cero o meridiano de origen), punto señalado en la ciudad del mismo nombre, en Inglaterra. Este meridiano divide al mundo en dos mitades iguales: el hemisferio Occidental (hacia el Oeste) y el Oriental (hacia el Este) (figura 1).

¿Cuál es la longitud de México y qué significa? Se ubica en el hemisferio occidental, está comprendido entre las longitudes oeste de 118° 22' 00" de la Isla de Guadalupe, en el Océano Pacífico y 086° 42' 36", en el extremo oriental de la Isla de Cozumel en el mar Caribe en el océano Atlántico. (Coll-Hurtado, 2003), lo que señala sus dos fronteras marítimas, y son precisamente estos límites marítimos los que marcan considerablemente la posición geográfica que tiene México en el mundo.

- La posición o situación geográfica

Es la relación que un país guarda con respecto al entorno que lo rodea; es decir, con respecto a otros países (sus vecinos), en la región y continente en el que se ubica dentro del planeta. Por ejemplo, de acuerdo a su localización geográfica (latitud y longitud), México posee una situación geográfica en la que destacan tanto sus fronteras terrestres como marítimas dentro del continente americano y en el mundo.

Las fronteras terrestres del Norte y del Sur, le confieren una posición geográfica especial respecto a sus vecinos, que en cierto modo han determinado una política y economía asimétrica, tanto con Estados Unidos de América (primera potencia mundial) como con Guatemala y Belice (países pequeños). En ambos casos, México ha tenido, y puede tener confrontaciones importantes con estos Estados, principalmente, por el flujo migratorio que se presenta de manera constante en ambas fronteras²⁹. Existen otro tipo de conflictos, como los territoriales o económicos, que podrían surgir en cualquier momento³⁰.

¿Y qué sucede con las fronteras marítimas desde la localización y posición que tiene México? De acuerdo a la latitud, indica que el país se sitúa en la zona intertropical del planeta; esto quiere decir, que es atravesado por el Trópico de Cáncer y que limita al Este con el Océano Atlántico, por medio del Golfo de México y el Mar Caribe; y al Oeste con el Océano Pacífico (figura 2), cuya porción fronteriza está conformada por el Golfo de California o Mar de Cortés. (INEGI, 2017).

Figura 2: Mapa Extensión Territorial de México.



Fuente: INEGI. Marco Geoestadístico Nacional 2010.

29 Emigración de mexicanos a Estados Unidos y las oleadas de centroamericanos que se están llegando a México en estos últimos meses.

30 Por lo que sería conveniente monitorear lo que sucede en estas fronteras y analizar la información desde un enfoque geopolítico clásico y crítico (las rivalidades de poder entre México-Estados Unidos y México-Guatemala-Belice, por el control del territorio a nivel regional.

Jurídicamente se reconocen dos grandes Zonas Marinas Nacionales, entre otras, el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva: Las cifras de océanos, mares, costas e islas que aporta la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO) son contundentes:

¿Qué significan todas esas cifras y el mapa que muestra la extensión territorial del país? Representan dos cosas: la primera, es la libertad de movimiento que puede tener México en el mar (aparentemente es mucha) como se puede ver en las tablas 1 y 2; y la segunda, refleja una condición geográfica dicotómica.

Tabla 1: Territorio Nacional.

Concepto	Km²
Superficie territorial	1 964 375
Continental	1 959 248
Insular	5 127
Mar territorial	231 813
distribuidos en una franja de	22.2
Zona Económica Exclusiva	3 149 920
Extensión costera terrestre	430 000
De 32 entidades federativas 17 cuentan con (longitud costera)	11 122
Océano Pacífico	7 828
Golfo de México y Mar Caribe	3 294
Suman 263 los municipios	150 con influencia al mar 113 con influencia costera
Plataforma marítima continental	500 000
Superficie estuarina	16 000
Lagunas costeras más de	12 000

Fuente: CONABIO-INEGI, 2000.

Tabla 2: Los 20 países con mayor superficie marítima (km²).

1. Estados Unidos 12.234.403	2. Francia 11.036,000	3. Australia 8.806,348	4. Rusia 7.6663.673
5. Reino Unido 6.805.576	6. Indonesia 6.159.532	7. Canadá 5.599.377	8. Japón 4.479.288
9. Nueva Zelanda 4.083.744	10. Chile 3.681.989	11. Brasil 3.660.965	12. Kiribati 3.441.810
13. México 3.269.388	14. Micronesia 2.996.419	15. Dinamarca 2.551.258	16. Papúa Nueva Guinea 2.402.288
17. Noruega 2.385.179	18. India 2.305.143	19. Islas Marshall 1.990.530	20. Portugal 1.727.403

Fuente: Elaboración propia.

Pero ¿Qué es una condición dicotómica? Inicialmente, hace referencia a las vulnerabilidades y las oportunidades que la ubicación y situación geográfica le otorgan a México.

Significado de las vulnerabilidades y oportunidades para México

Se habla de posiciones dicotómicas u opuestas con relación al pensamiento o a las ideas que se pueden encontrar en conceptos que son aparentemente opuestos, pero a su vez complementarios³¹ como es el caso de las vulnerabilidades y las oportunidades geográficas que posee México respecto a su localización y posición en el sistema internacional, ya sea desde su perspectiva tierra-mar o mar-tierra; ambas requieren una reflexión profunda y desde un enfoque sistémico ¿Qué han significado en el pasado y qué significan esas vulnerabilidades y oportunidades geográficas para México?

Este ensayo inició con una frase del geopolítico clásico Friedrich Ratzel que dice: “El dominio de los mares pone en juego fuerzas intelectuales mucho mayores que el dominio de grandes tierras”, y es muy cierto. Parafraseando a Yves Lacoste, ese juego de fuerzas intelectuales se refiere a “saber pensar el espacio marítimo” en el que se encuentra México. No existen fórmulas prefabricadas, es necesario reflexionar desde la realidad nacional y marítima de México (lo que tiene como nación y Estado con sus instituciones), para encontrar la mejor forma de organizar y aprovechar el espacio marítimo, cuando menos, en dos vertientes: como plataforma de desarrollo económico y para integrarse en el escenario mundial.

³¹ Diccionario de la Lengua Española.

Es imperante estudiar la condición dicotómica que le designa la localización y la posición geográfica a México (determinismo y posibilismo geográfico³²). Para ello, se requiere estudiar su entorno regional e internacional desde la perspectiva histórica, ya que se encuentra dentro de “una encrucijada de caminos” por lo que es indispensable analizar los efectos que ha causado y sigue generando esta particularidad geográfica. Se puede llevar a cabo desde el punto de vista terrestre o geopolítico por sus fronteras Norte-Sur y desde la perspectiva marítima o talaspolítica en virtud de sus fronteras Este-Oeste.

Desde la perspectiva geopolítica expansionista, Estados Unidos³³ proyectó su crecimiento territorial a la costa Oeste y hacia el Sur. Un ejemplo de ello fueron los territorios que le resultaron arrebatados el 2 de febrero de 1848 a través del Tratado Guadalupe Hidalgo³⁴. Sin embargo, existe otro episodio de voracidad territorial (marítima) menos conocido entre la población mexicana, que sucedió a finales del siglo XIX, cuando el Almirante Alfred T. Mahan denominó “Mediterráneo Americano” a una zona donde veía el valor creciente del Mar Caribe y del Golfo de México, especialmente, si se construía el Canal de Panamá. Este término se puso de moda tras la victoria estadounidense sobre España y la ocupación -real o formal- de las mismas, con un sentido de *Mare Nostrum*, propiedad de los “nuevos romanos”. Mientras que al final de la Segunda Guerra Mundial, con *Nicholas Spykman*, el geopolítico más influyente del siglo XX en Estados Unidos, el citado Mediterráneo Americano pasó a ser un elemento esencial en la defensa estadounidense, ya que consideró que era una zona de influencia exclusiva para ese país, porque afectaba sus intereses vitales. (Sánchez, 2014).

De ahí la creación en 1943, de la Cuarta Flota Naval y la seguridad marítima de Estados Unidos, que comprende precisamente: el Caribe, Centroamérica y América Latina. Dejó de estar operando en 1950, cuando las responsabilidades le fueron asignadas a la Segunda Flota; sin embargo, después de 40 años en fase inactiva, el 24 de abril del 2008, el Jefe de Operaciones Navales, el Almirante Gary Roughead, anunció que la Armada estadounidense restablecía la Cuarta Flota, teniendo su cuartel general en Mayport, Florida³⁵ ¿Cuáles fueron las verdaderas intenciones del restablecimiento de esta flota durante la administración de Barack Obama?

32 La corriente determinista en geografía habla sobre la influencia inevitable del medio sobre la raza humana (determina carácter y destino) y el posibilismo estudia la capacidad que la humanidad posee para modificar el medio que habita en todos los aspectos.

33 No es una simple relación bilateral, implica mucho más.

34 Oficialmente llamado Tratado de Paz, Amistad, Límites y Arreglo Definitivo entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América.

35 www.infodefensa.com 18 de noviembre de 2008. La Cuarta Flota tiene cinco misiones: apoyo al mantenimiento de la paz, asistencia humanitaria, ayuda en desastres, ejercicios marítimos y operaciones contra el narcotráfico.

La versión oficial fue estrechar los lazos de amistad y asociación con los países amigos, aunque para Bernabé Gutiérrez, experto y analista en Seguridad y Defensa en Washington, la preocupación incipiente era (y sigue siendo hoy) la política interna en la zona de Los Andes en dos vertientes: a) la evolución política con tintes autoritarios o de caudillaje militarista en Perú, Venezuela, Bolivia y Ecuador (que pudiera contagiar a otros países o la posible desestabilización regional), y b) la reciente presencia militar de Rusia en la zona y las operaciones conjuntas con varios países latinoamericanos; así como la creciente inversión de capital por parte de China en la región.

Y muchos se preguntarán ¿Y qué tiene que ver esto con México? La correlación de acontecimientos y realidades históricas que se han presentado con Estados Unidos y dentro de la política internacional, son de gran interés porque pueden favorecer o afectar el desarrollo nacional apoyado desde el mar. Hasta nuestros días, todo indica que esas condiciones continuarán restringiendo las oportunidades que tiene el país.

¿Por qué colocar las vulnerabilidades por encima de las oportunidades? Se ha escrito mucho sobre la condición bioceánica que tiene México, lo cual es una realidad geográfica innegable como se mostró con la información del INEGI y se complementa con la siguiente:

- Contamos con abundantes recursos pesqueros y minerales.
- Tenemos la posibilidad de ampliar las rutas comerciales, sobre todo tomando en consideración que la distancia que existe entre el Atlántico y el Pacífico, en el Istmo de Tehuantepec, es de un poco más de 200 kilómetros. Visto de esta manera, el Istmo se convierte en una posibilidad viable para sustituir al Canal de Panamá. Con ello se destacaría la localización geográfica de México de manera regional y lo posicionaría de manera estratégica en relación con dos conjuntos espaciales: a) respecto a Estados Unidos y el Mar Caribe, y b) respecto a Centroamérica en su relación con la nación estadounidense. (Coll-Hurtado, 2003).

Pero ¿Qué pasa con esta forma de percibir la realidad? Inmediatamente surgen o deberían surgir las siguientes preguntas ¿Cómo hacer coincidir los intereses marítimos entre Estados Unidos y México en el continente? Y dadas las circunstancias de la intervención de Rusia y China en la región latinoamericana ¿Qué tan viable es en este momento la realización de un proyecto como el del Istmo de Tehuantepec? Son cuestionamientos que tienen una enorme vigencia en estos días³⁶; lo que necesariamente, nos pone de frente a las vulnerabilidades estructurales o limitaciones de movimiento que tiene el país en el aspecto histórico no sólo a escala mundial, sino en la dimensión regional.

36 Para tener mayor información sobre el tema se puede consultar: Pilar Juárez, Plan de corredor Transístmico, “una quimera”, alertan expertos, en diario electrónico Milenio, 22 abril 2019. Mario Maldonado, “AMLO le cierra la puerta a la inversión China, Diario electrónico El Universal, 3 mayo de 2019.

Freund, dijo que:

“es extremadamente fácil que los países del Tercer Mundo (ahora bloques regionales³⁷) adopten una ideología, ya que manejan proyecciones utópicas, pero tal manifestación pertenece al orden de ideas puras o deseos. Lo realmente difícil es transformarse en una potencia política porque este esfuerzo necesita poner en marcha una mentalidad específica, que exige competencias económicas, una alta calificación tecnológica; así como, una capacidad militar y estratégica con base en la autonomía de la producción del armamento³⁸”. (Schmitt, 2017).

¿Es posible romper con este determinismo de realidades históricas y utópicas en las que México se encuentra tanto en el ámbito regional como internacional? La respuesta es incierta por el momento. Ha faltado incentivar más la formación de una conciencia nacional y marítima con aspiraciones claras y tangibles. Se puede formar conciencia marítima si, y sólo si, se comienza a desarrollar una visión marítima práctica, flexible e integradora. ¿Cómo? ¿Qué implica? ¿Por dónde se empieza? ¿Quiénes lo tendrían que realizar? En un principio, las autoridades competentes y algunos sectores costeros de la población civil que se ven directamente beneficiados o afectados por las costas mexicanas; posteriormente, toda la población tendría que involucrarse de diferentes formas (los académicos realizando estudios, las empresas nacionales aportando iniciativas, entre otras) hasta desencadenar una concordancia entre la realidad nacional y marítima en toda la nación para que vea en el mar el devenir de su existencia y seguridad (económica, social y nacional).

¿Por qué y para qué impulsar el pensamiento talasopolítico en México?

En 1985, Julien Freund escribió algo revelador:

“Lo que me gustaría señalar en particular es la probabilidad de que los problemas del Tercer Mundo surjan en términos de talasopolítica, más que en términos de geopolítica. Sin lugar a dudas, el razonamiento geopolítico seguirá siendo válido para las relaciones internas, por ejemplo, en los países africanos y latinoamericanos, pero su vida e independencia serán determinadas por la talasopolítica. En otras palabras, el Tercer Mundo está más expuesto a los cambios que pueden ocurrir en la talasopolítica que en la geopolítica³⁹”.

37 De acuerdo al Banco Mundial, que es quien decide la terminología de los países con criterios económicos, el término Tercer Mundo ya no aplica, tampoco el de Países en Vías de Desarrollo. Ahora se les denominarán por bloques regionales, por ejemplo: América Latina, Este de Asia, etc. Fuente: Jim Yong Kim, presidente del Banco Mundial, Economía Global “ya no hay más países en vías de desarrollo”, diario electrónico El Clarín, 24/05/2016. https://www.clarin.com/economia/paises-vias-desarrollo_0_4JGA6W2MW.html

38 Traducción propia del francés al español, del postfacio contenido en el libro de Carl Schmitt [...] Ibid.

39 Traducción propia del libro de Carl Schmitt [...] Ibid. p. 219-220.

Curiosamente, es en países de América Latina, como Argentina y Perú donde se ha comenzado a trabajar teóricamente este tipo de reflexión. ¿Por qué? En primera instancia, porque es necesario defenderse y mantenerse alertas; pero además no existe en América latina una doctrina talasopolítica fundada en la influencia y gravitación permanente que ejercen los espacios oceánicos, en la formulación de las políticas nacionales y exteriores. (Dallanegra, 2013).

Carl Schmitt y Julien Freund aportaron un criterio de reflexión talasopolítica a través del cual se pueden entender los impactos de las políticas o planes de acción de las otras naciones en el contexto marítimo regional, continental e internacional y se denomina: el binomio amigo-enemigo ¿Qué significa esta expresión?

En términos geopolíticos clásicos y críticos los conflictos a gran escala se han presentado tradicionalmente, pensando en la confrontación tierra-mar. Schmitt y Freund, visualizaban la naturaleza problemática de las políticas identificables a través del complejo nexo amigo-enemigo, con la idea de que la historia humana puede interpretarse como una lucha entre dos tipos diferentes de poder: a) continental y, por lo tanto, telúrico, cuyos elementos centrales son el Estado y la soberanía; y, b) marítimos que son móviles y más fluidos (Valderrama A., 2006), sobre todo en la actualidad, con la revolución tecnológica, ya que se incluyen el poder aéreo y el espacial.

Pero ¿Qué pasa cuando se trata de analizar el binomio amigo-enemigo entre dos países que comparten una gran frontera, una ubicación geográfica similar que los hace bioceánicos pero que en términos económicos tienen una gran asimetría? Por ejemplo, Estados Unidos se convirtió a partir de 1945 en una potencia marítima que colinda con México, nación bioceánica, pero con un poder nacional limitado. Es decir, esta diferencia económica y militar, coloca al país en una situación de desventaja geográfica, primer antagonismo con el que México se ha tenido que enfrentar y la historia señala que la vecindad con Estados Unidos no ha sido muy afortunada, hasta el momento.

En virtud de lo anterior, sería apropiado que México, más como nación que como Estado, aprendiera a reflexionar con el criterio del binomio amigo-enemigo en su relación con Estados Unidos, en todos los ámbitos (marítimo y terrestre) y sobre todo en el tema de los intereses compartidos o antagónicos y ¿Por qué se hace énfasis en la nación?

El criterio de la distinción amigo-enemigo que proponen Schmitt y Freund, se relaciona con el concepto de lo político fuera de las arenas institucionales (fuera del Estado) y con ello establece su carácter ubicuo⁴⁰ y

⁴⁰ Que se encuentra presente al mismo tiempo en todas partes.

desterritorializado⁴¹ (muy aplicable a la inmensidad del espacio marítimo). Lo político no visto ya como una referencia específica a un objeto, sino como una relación de oposición que se caracteriza, fundamentalmente, por la intensidad, la hostilidad y por la posibilidad extrema de la guerra. (Delgado, 2001). Esto quiere decir que para Schmitt lo político no presupone necesariamente el concepto de Estado, por lo que ello implicaría que, aunque en algunos momentos de la historia ha formado parte únicamente del terreno del Estado, puede sobrevivir fuera de él. (Schmitt, 1999).

Esto muestra una primera definición de lo político⁴² como una decisión constitutiva y polémica. Constitutiva porque su nueva forma exige la configuración infinita de los pueblos alrededor de una identidad (en la esfera pública) en este caso la mexicana, para oponerse y construirse frente a otros pueblos (Estados Unidos de América o quien sea); y, polémica, porque en ella se establece una agrupación, dentro y fuera de las arenas estatales, con vistas a un antagonismo concreto entre amigos y enemigos que se manifiesta en una relación de hostilidad⁴³. Lo político deja de ser monopolio del Estado. Lo político, paradójicamente, estará dentro del terreno institucional del Estado, pero también fuera de él.

La toma de conciencia nacional y marítima en México tiene que ser un despertar de toda la población que constituye la nación. Tiene que ser un acto más que una intención. Acto que no es tarea única del Estado ni del gobierno, es de todos. El criterio amigo-enemigo, planteado por Schmitt como una expresión de la necesidad de diferenciación, conlleva un sentido de afirmación de sí mismo (nosotros), frente al otro (ellos)⁴⁴.

41 El territorio se puede desterritorializar, esto es, abrirse, en líneas de fuga y así salir de su curso y se destruye. La especie humana está sumergida en un inmenso movimiento de desterritorialización, en el sentido de que sus territorios 'originales' se rompen ininterrumpidamente con la división social del trabajo, con la acción de los dioses universales que ultrapasan las tablas de la tribu y la etnia, con los sistemas maquínicos que llevan a atravesar, cada vez más rápidamente, las estratificaciones materiales y mentales". La desterritorialización puede ser considerada un movimiento por el cual se abandona el territorio, una operación de líneas de fuga. Citado en el artículo de María Teresa Herner, Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guattari, Instituto de Geografía-Facultad de Ciencias Humanas UNLPam, Publicado en *Huellas* No. 13, 2009.

42 Schmitt utiliza la definición de lo político como un arma de lucha en contra de la visión liberal de la sociedad y de las consecuencias que ésta tiene en la práctica política. Considera que el Estado Absolutista es el único capaz de ejercer el monopolio de lo político y con ello de pacificar a la nación. (Cfr. Gómez Serrano, Enrique, *Consenso y conflicto*. Schmitt, Arendt. Ediciones Cepcom, México, 1998, p 52.).

43 *Ibid.* p. 62.

44 Schmitt argumenta que la esencia de lo político no puede ser reducida a la enemistad pura y simple, sino a la posibilidad de distinguir entre el amigo y el enemigo. El enemigo no puede pensarse en términos de cualquier competidor o adversario, como lo planteaba el liberalismo, ni tampoco como el adversario privado (*inimicus*). La oposición o antagonismo de la relación amigo-enemigo se establece si y sólo si el enemigo es considerado público.

Quizá es la razón por la que México no ha logrado voltear al mar y se dice que vive de espaldas a él. No se ha logrado un nosotros frente a ellos.

La diferencia nosotros-ellos, establece un principio de oposición y complementariedad. La percepción que un grupo desarrolla de sí mismo en relación con los otros es un elemento que al mismo tiempo que lo cohesiona, lo distingue. La posibilidad de reconocer al enemigo implica la identificación de un proyecto político que genera un sentimiento de pertenencia. Pero, ni la identificación con el enemigo, ni el sentimiento de pertenencia, ni la misma posibilidad de la guerra que le dan vida a la relación amigo-enemigo son inmutables. Antes bien, se encuentran sometidos a variaciones continuas, es decir, no están definidos de una vez y para siempre. (Schmitt, 1999).

Si como señala Derrida, el enemigo está en casa, en la familiaridad del propio hogar⁴⁵, se puede adivinar la presencia y la acción del enemigo, ya que se constituye como la proyección y el espejo del propio amigo, incluso es más que su sombra: no hay representación, es real, está aquí y ahora, se puede identificar y nombrar. Pero si ambos se albergan en la misma casa significa que ¿Aprendieron a convivir?, y la hostilidad que definía la relación entre ellos de pronto desapareció cuando el enemigo decidió marcharse. Ahora solamente está presente en la memoria, se recuerda, se añora y se habla de él. (Derrida, 1998). Cuando Schmitt habla del grado máximo de intensidad de unión o separación entre el amigo y el enemigo está exigiendo el regreso del enemigo, lo nombra para traerlo nuevamente a casa y de esta manera reabrir el espacio de la hostilidad que reclama ambas presencias. El amigo y el enemigo⁴⁶ están aterrados en la soledad, uno apela al otro, sin olvidar nunca que la llegada del otro puede también ser peligrosa. (Schmitt, 1999).

Este criterio puede parecer extraño, sobre todo para aquellos académicos, funcionarios federales y públicos en general que sólo perciben en Estados Unidos “al amigo”; pero ¿Qué pasaría si nos atreviéramos a usar el binomio completo amigo-enemigo?

La esencia de la oposición amigo-enemigo se explica a partir de la intensidad máxima de su relación, la esencia de la lucha, no es la competencia, ni la discusión, sino la posibilidad de la muerte física. La guerra procede de la enemistad y tiene que existir como posibilidad efectiva para que se pueda distinguir al enemigo. En este sentido, la guerra no es entendida por Schmitt como la extensión pura de la política por otros medios como señalaba Clausewitz, sino como el presupuesto presente que determina el pensamiento y la acción. Sin embargo, sí hay un punto de coincidencia en

45 La vecindad con Estados Unidos en el mismo continente y casi en la misma latitud.

46 Este grado de intensidad amigo-enemigo se puede observar en la relación Estados Unidos-Rusia.

ambos autores cuando afirman que la finalidad de la guerra no es anular al enemigo, sino desarmarlo, domesticarlo, para que se rinda ante el opositor en la relación (Clausewitz, 1998). Y como reflexión ¿Es acaso que los países del Norte han desarmado y domesticado a todas las poblaciones del Sur?

Este mismo criterio amigo-enemigo, puede ser utilizado con otros países, sobre todo con los que México tiene frontera terrestre o marítima, como es el caso de Belice y Guatemala; o con los que tiene una frontera marítima al Oeste del Pacífico como Japón, China, Filipinas y al este del Atlántico, primeramente, con los países del Caribe y, un poco más lejos, al Este con los países situados en la costa atlántica Oeste de África (por ejemplo, Mauritania, Senegal, Guinea).

Valdría la pena llevar a cabo la reflexión talasopolítica con el criterio amigo-enemigo, coadyuvaría para que México eligiera mejores estrategias, a fin de resolver cada uno de los problemas o identificar las oportunidades que pueden surgir en el ámbito nacional y marítimo. También apoyaría en la generación de planes de acción a través de diferentes políticas. En este sentido, es conveniente aclarar que la estrategia y la geoestrategia son procesos que están íntimamente relacionados con la reflexión talasopolítica, pero no son lo mismo. Más adelante se retomará esta idea.

A continuación, se dan a conocer algunas aportaciones, desde la perspectiva latinoamericana y militar, del por qué y para qué impulsar el pensamiento o la reflexión talasopolítica.

En el XI Congreso Nacional de Ciencia Política, celebrado del 19 al 22 de agosto de 2009, por la Universidad Nacional del Litoral y la Universidad Católica de Santa Fe, en Argentina, el profesor Roberto Fernández planteó la necesidad de emplear la talasopolítica como una disciplina para concretar una política de Estado sobre los territorios marítimos. ¿De qué forma? Una posibilidad sería utilizar la talasopolítica como una alternativa viable para que las pequeñas y medianas potencias tengan una presencia activa en los espacios marítimos-oceánicos en forma efectiva y responsable. (Fernandez, 2009).

Es una iniciativa que trata de abordar la complejidad de las interrelaciones existentes en la actualidad, considerando el desarrollo de una ciencia talasopolítica que pretenda conocer, estudiar, actuar, decidir y proyectar poder sobre los espacios oceánicos con sentido de política de Estado. (Fernández, 2009). Tiene mucha relación con la propuesta francesa que estudia el equilibrio de poder en torno al control de los mares para conocer, decidir y tener los insumos suficientes para actuar. Aunque

no separa el proceso de diagnóstico o reconocimiento de las condiciones y las acciones. Esto puede causar confusiones, pero invita a generar movimiento en las naciones al mencionar que se necesita proyectar el poder con políticas de Estado. Veamos más de cerca la propuesta del profesor Fernández, quien realizó una clasificación de naciones en función de su proyección de poder nacional.(Fernandez, 2009).

- **Las pequeñas potencias**

Son los entes estatales capaces de ser reconocidos como tales y proyectar su propio poder en forma exclusiva y limitada hacia su entorno inmediato, en otras palabras, su capacidad de incidencia en el ámbito internacional no trasciende más allá de contexto territorial inmediatamente colindante, o con una débil incidencia en el marco regional (en forma esporádica). Esto no significa que otras potencias no accionen a través de ellos con el fin de influenciar sobre los mismos y obtener un mejor posicionamiento regional, pertenezcan o no a la región. Como ejemplos podríamos mencionar a Estados como Paraguay, Bolivia, Luxemburgo, Nepal, Costa de Marfil, etc.

- **Las medianas potencias**

Son los Estados que poseen una capacidad tal para proyectar su propia incidencia internacional en el ámbito regional en forma habitual y, el contexto internacional las aprecia como un interlocutor válido a nivel de determinadas facetas o dimensiones de la política, ya que cuentan con un cierto peso en algunos aspectos de los componentes constitutivos del poder, como por ejemplo en lo económico, lo científico, lo militar, en el prestigio zonal o regional, etc. Estas dimensiones del poder podrían llegar a constituir una cierta conjunción equilibrada e integrada, en algunos casos, pero de efectos que no superarían el ámbito regional, no estando garantizada una acción protagónica permanente. Si bien sus intereses en materia geográfica ampliada son lógicos, se encuentran todavía condicionados por sus percepciones nacionales sobre los mismos. Siendo ejemplos de este bloque: Argentina, Brasil, Chile, España, Egipto, Israel, India, etc. Entre ellos, México, aunque el autor no lo menciona.

- **Las grandes potencias**

Aunque no se encuentran dentro del sistema de análisis del presente estudio en forma pormenorizada, se hace necesario definir las para completar la clasificación y demostrar que la diferencia entre cada estadio es cualitativa y no cuantitativa. Como decíamos las grandes potencias son los Estados capaces de proyectar su poder a nivel global en forma sostenida en el tiempo y el espacio y, con distinto grado, poseen capacidad en todos los elementos componentes del poder, permitiéndoles ello realizar un manejo integral del mismo, lo cual les posibilita

transformarse en árbitro de situaciones internacionales y ejercer el control del sistema mundial, ya que tienen especial interés en que el mismo mute dentro de normas por ellos establecidas o bien dentro de un contexto administrable. Puede decirse que son ellos los que acuñan e imponen las reglas de comportamiento internacional a los otros dos niveles y que procuran resguardarlas ante las perturbaciones que se puedan generar. Estados Unidos de América, Gran Bretaña, Rusia, China, Alemania, Francia, etc., son ejemplos de este segmento.

Otro ejemplo es Perú, cuyas aportaciones citamos en el encuadre teórico. Su pensamiento ha sido divulgado por el Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú y la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, a través de la obra Fundamentos de Doctrina Marítima -la primera edición fue en 2008, la segunda en 2012 y la tercera en 2016-; se trata de un manual de enseñanza para cursos básicos, intermedios y avanzados en materias y seminarios de estudios e investigaciones sobre la realidad marítima, pues contiene teorías y conceptos que lo hacen útil para cualquier tema marítimo, por estar relacionado con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos.

De acuerdo a estos dos países (Argentina y Perú), la talasopolítica es una disciplina o alternativa viable para que las pequeñas y medianas potencias de América Latina puedan concretar una política de Estado sobre los territorios marítimos (los suyos) y de esa forma tengan una presencia militar activa en los espacios marítimos-oceánicos, lo cual cobra mucho sentido, sobre todo a raíz de los conflictos internacionales, la globalización y los problemas de defensa que debe manejar el bloque regional.

Ambos trabajos constituyen un acercamiento teórico, con deseos de aportar cimientos para la concreción efectiva de estas ideas. La propuesta chilena se pronuncia a favor de convertir a la talasopolítica en una doctrina de Estado. ¿Qué es una doctrina?

Las doctrinas son un conjunto de principios, enseñanzas o instrucciones que guardan coherencia entre sí. Generalmente se basan en un sistema de valores o creencias y se refieren a una religión, ciencia, un cúmulo de conocimientos, por ejemplo: la doctrina religiosa.

En política se denomina doctrina a un periodo o a un conjunto de postulados que sostiene un Estado nacional en un momento dado y con un objetivo particular. Desde este punto de vista, la doctrina se forma con intenciones políticas, que pueden ser de alcance nacional o internacional, en caso de la política exterior y sería el caso de la talasopolítica, cuya misión sería apoyar la creación de una acción de Estado que favorezca la realidad marítima.

De acuerdo a esta clasificación que jerarquiza a los Estados por su proyección de poder nacional, México pertenecería a las potencias medias porque cumple con algunos aspectos de esos componentes constitutivos del poder nacional, como los siguientes:

- En lo económico, en 2018 se ubicó en el lugar 46 en el Ranking de Competitividad del Foro Económico Mundial, y en el segundo puesto a nivel de América Latina, sólo por debajo de Chile, destacó la Secretaría de Economía (SE). (Forbes, 2018).
- En lo científico, es el tercer país a nivel Latinoamérica y 76 en el mundo en cuanto a velocidad de internet, con un promedio de 7.5 megabit por segundo (mbps) según el ranking hecho por la empresa de tecnología Akamai. Uruguay y Chile son quienes encabezan la lista con 9.5 y 9.3 mbps, respectivamente. (Fomperosa, 2018).
- En lo militar⁴⁷, ocupa el lugar 34 en el ranking. Nuestro país cuenta con 358, 000 efectivos, 493 aeronaves, 695 vehículos blindados de combate, 143 activos navales y un presupuesto de 7,000 millones de dólares. Con respecto a la fuerza terrestre, México pasó del lugar 75 al 62. El avance se debió al desarrollo de nuevos vehículos militares que incrementaron el poder terrestre. Ejemplo de esto son los vehículos DN-XI versión avanzada, un transporte táctico ligero hecho para mejorar las capacidades de respuesta ante la delincuencia organizada. En cuanto a la fuerza aérea nuestro país también avanzó cuatro lugares, pasó del lugar 29 al 25, colocándose en el segundo lugar de Latinoamérica, desbancando de la posición a Colombia. (Avila, 2019).

De acuerdo a la prensa internacional, en el prestigio zonal o regional, México vuelve a ser el asombro en América Latina debido al triunfo arrollador (con el 53% de votos) de Andrés Manuel López Obrador, en las pasadas elecciones presidenciales en julio de 2018. (Poniatowska, 2018).

Los anteriores aspectos son variables y se pueden modificar a favor o en contra de la nación, todo depende de la mentalidad, las acciones y de la lectura que se realice de las mismas. Es interesante este ejercicio de jerarquización, pero es muy general, porque si pretende constituirse en una reflexión talasopolítica es necesario que haga hincapié en el análisis de la realidad marítima -integrada por el poder marítimo, los intereses

⁴⁷ Se dio a conocer el índice global de fuerza militar 2019 Global firepower index (GFP), que compara la fuerza castrense de los países en el mundo y se construye a través de más de 50 factores o variables, agrupadas en un total de 8 categorías: recursos humanos, poder aéreo, poder terrestre, poder marítimo, recursos financieros, recursos logísticos, recursos petroleros y condiciones geográficas, con el objetivo de determinar el poder militar de una nación. Los primeros lugares del índice son Estados Unidos, Rusia, China e India.

marítimos y el poder naval-, para obtener una verdadera valoración de la realidad nacional de un país.

Si se combinan el criterio amigo-enemigo (para el ámbito externo) sea regional, continental o internacional y este ejercicio de evaluación (para el ámbito interno) de la realidad nacional, se tendría un ejercicio de valoración integral que le permitiría a México, o a cualquier otro país (llámese potencia media o chica), tener una posibilidad más realista de la libertad de movimiento y acción que podría desarrollar en el ámbito marítimo. Así evitaría esfuerzos inútiles y objetivos utópicos.

• **Precisando el conocimiento**

En tanto que una contribución al presente ensayo y desde la óptica del ejercicio académico cotidiano, se considera apropiado realizar una serie de precisiones para matizar las diferencias que existen a nivel operacional entre la geopolítica, la talasopolítica, la estrategia y la geoestrategia.

La tendencia general de la geopolítica clásica (Rudolf Kjellén, Karl Haushofer, Nicholas Spykman) y de la geopolítica contemporánea en la escuela georrealista (Henry Kissinger y Zbigniew Brzezinsky) es mezclar los términos o bien utilizarlos de manera discrecional, valga decir, que en muchos casos esta tendencia⁴⁸ no es inocua. Esta última corriente de pensamiento, recupera como base, los postulados clásicos, pero combinados con un enfoque más dinámico sobre el espacio.

También existen otras escuelas de geopolítica menos conocidas en México, denominadas pensamiento crítico francés y contemporáneo geográfico, que han puesto al descubierto otra forma de interpretación⁴⁹. Es verdad, que todas las escuelas geopolíticas tienen una estrecha relación, conocerlas e identificarlas implica articular una lógica concatenada de métodos de análisis de acuerdo a las necesidades requeridas por el objeto de estudio, dentro de la investigación científica.

Los matices que existen entre estos vocablos, respecto a su función esencial y no conceptual, hace la diferencia entre una buena comprensión de los conocimientos para el manejo de cada una de las fases que componen el planeamiento estratégico civil y militar; así como su respectiva ejecución.

48 Esto más que crítica es una llamada de atención acerca de la ideologización que algunos de intelectuales más destacados de Estados Unidos realizan para confundir a los demás países. Es importante mantener un velo de la ambigüedad respecto a algunos términos.

49 Para obtener mayor información sobre este tema, puede consultar las obras de Yves Lacoste (2008). *Geopolítica: la larga historia de nuestros días*, Barcelona, Síntesis. Heriberto Cairo Carou, (1993). *Elementos para una Geopolítica Crítica: Tradición y Cambio en una Disciplina Maldita*. Barcelona, España. Revista Eria.

A continuación, se propone una clasificación de lógica secuencial, como se presenta en la tabla 3.

Tabla 3: Geopolítica + Estrategia = Geoestrategia.

Disciplina	Geopolítica	Estrategia	Geoestrategia
Proceso que desarrolla	Método de análisis de la realidad internacional (conflictos y rivalidades).	Elección de las estrategias respecto a los medios que se tienen y los fines que se desean alcanzar.	Planes de acción y elección de teatros de operación a gran escala, ámbitos (económico, político, cultural, militar).
Producto final	Diagnostico o valoración 360° o multiescalar.	Planeamiento estratégico y operacional.	Políticas de Estado (Exterior, Económica, Militar, Cultural).
	Vincula la realidad nacional con lo regional, continental e internacional.	Vinculado a poder y potencial nacional.	Vinculado a poder Nacional.

Fuente: Elaboración propia, con apoyo de Hervé Coutau-Bégarie y André Vigarié⁵⁰.

Explicación del cuadro:

- La geopolítica, desde el enfoque crítico, es una disciplina de las ciencias sociales que puede desempeñar la función de generar estudios o diagnósticos de tipo sistémico (360°; multiescalar) porque monitorea y analiza los conflictos o fenómenos de poder en diferentes capas o escalas. El punto de referencia es la realidad nacional⁵¹ de cada país que lleva a cabo la valoración, recomendable para los países de América Latina y África⁵².
- La estrategia recupera la valoración, resultante del análisis geopolítico, para establecer la lógica, la operación y la táctica,⁵³ que serán utilizadas como un conjunto de acciones preventivas o efectivas, de defensa de los intereses y que tiene por objeto asegurar en todos los lugares, en toda circunstancia y contra toda forma de agresión la seguridad del Estado.

50 Hervé Coutau-Bégarie (1999), *Traité de stratégie*, 2° édition, Économica, París.

51 Conociendo la realidad nacional descubrimos los elementos físicos, sociales y culturales que se dan en el espacio geográfico y que se interrelacionan, produciendo historia, costumbres, lenguajes y tradiciones, que dan cierta unidad y a la vez son la base para la formación de la nación.

52 Es fundamental sobre todo para los Estados débiles o pequeños, de esta forma tendrán mayor oportunidad de identificar riesgos, amenazas y oportunidades en materia de defensa y seguridad nacional.

53 Para obtener más información puede consultar: F. Frischknecht, M. Lanzarini, R. Alonso, E. Moya, & Hernández., F. (1995). *Lógica, teoría y práctica de la estrategia*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

- Esta estrategia prevé la realización de alianzas, tratados y acuerdos internacionales⁵⁴. (Vigarié, 1995).
- La geoestrategia, una vez definidas las estrategias, los Estados ejecutan el conjunto de comportamientos de defensa a gran escala (Vigarié, 1995). Esto quiere decir, gestionar y concretar las estrategias en los teatros de operación seleccionados, (sólo en los grandes espacios: a nivel país, región, continente o mundial),⁵⁵ utilizando la más grande variedad de medios de acción (incluye el poder económico, militar y cultural).

En un esquema con el espacio marítimo ¿Qué orden tendrían? La propuesta se muestra en la tabla 4.

Tabla 4: Geopolítica + Talasopolítica + Estrategia = Geoestrategia Marítima.

Disciplina	Geopolítica	Talasopolítica	Estrategia Marítima	Geoestrategia Marítima
Proceso que desarrolla	Método de análisis de la realidad internacional (conflictos y rivalidades).	Reflexión sobre la realidad marítima y el equilibrio del poder en los mares y océanos.	Definir las operaciones en tres dimensiones (en la superficie y arriba, debajo de la superficie).	Especificidades de la guerra en el mar: distancias, duración, ausencia de un frente, argumento topográfico, factores meteorológicos, coexistencia de dos formas de guerra.
Producto final	Diagnóstico o valoración 360° o multiescalar.	Diagnóstico sobre la diversidad de lógicas marítimas ⁵⁶ .	Valoración de fuerzas navales, capacidad de movilización, capacidad de resistencia, capacidad de reconstrucción.	Políticas de Estado (Económica, Comercial, Militar).
	Vincula a la realidad nacional con lo regional, continental e internacional.	Vinculada a la realidad marítima. Intereses marítimos.	Vincula al poder nacional y marítimo.	Vinculado al poder naval y la Geoeconomía.

Fuente: Elaboración propia, con apoyo de Hervé Coutau-Bégarie y André Vigarié.

Explicación del cuadro:

- La geopolítica, desde el enfoque crítico, es una disciplina de las ciencias sociales que puede desempeñar la función de generar estudios o diagnósticos de tipo sistémico (360°; multiescalar porque monitorea y analiza los conflictos o fenómenos de poder en diferentes capas o escalas.

⁵⁴ Traducción propia del libro de André Vigarié, *La mer et la géostratégie des nations*, Economica, París.

⁵⁵ El prefijo “geo” implica en todas las palabras que se utiliza la capacidad de pensar en una concepción “mundial o en todo el mundo”, aunque para fines de análisis se tenga que descomponer en sus partes (local, estatal, regional, continental e internacional).

El punto de referencia es la realidad nacional de cada país que lleva a cabo la valoración, recomendable para los países de América Latina y África.

- La talasopolítica, estudia el equilibrio del poder en torno de quienes ejercen el control de los mares en ese momento; conociendo la geografía oceánica tradicional en la que se apoyan los actores o países, se puede comprender la gestión de las fuerzas navales que se ejecutan. Si no se conocen los acuerdos y las oposiciones a las cuales el mar está asociado, no se puede percibir la realidad concreta de las relaciones y los intercambios universales, es decir, la participación de los Estados-Nación para controlar los océanos. (Vigarié, 1995).
- La estrategia marítima utiliza el diagnóstico que brinda la geopolítica y la talasopolítica para razonar en líneas, más que en frentes; es a una escala incomparablemente más grande que la estrategia terrestre y según dos modalidades diferentes: la gran guerra y la pequeña guerra. (Coutau-Bégarie, 1999).
- La geoestrategia marítima es la gestión de las fuerzas navales, no sólo es fuerza militar, existen otros modos de utilización del instrumento naval. Se debe desplegar una política mundial capaz de tener presencia permanente para dominar y controlar las rutas comerciales con la marina mercante y defender con el poder naval. (Vigarié, 1995).

Esta sugerencia de orden en los procesos antes descritos cumple con la finalidad de dar a conocer a la gran mayoría el orden secuencial dentro del pensamiento sistémico; y pretende orientar tanto a los estudiosos de la geopolítica en su ardua labor de estrategias y constructores de la conducción política para el desarrollo de los Estados, como a los encargados de la conducción estratégica-política para la defensa nacional.

Conclusiones

La talasopolítica se explica desde dos enfoques diferentes (socio-político y militar), para otorgarle pluralidad al conocimiento; asimismo se mencionan los beneficios que puede aportar a la nación el despertar la conciencia marítima activa, no sólo como una intención sino como un acto inclusivo.

El desarrollo teórico-metodológico de la talasopolítica está en construcción, no obstante, es evidente que “saber pensar el espacio marítimo” de México es tomar en cuenta, primeramente, su realidad nacional y en segundo lugar su capacidad y voluntad para potencializar con acciones concretas su ubicación geográfica. La carencia de una política comercial marítima amplia y bien definida (qué se produce, qué se puede exportar y hacia qué países), debe ser una prioridad nacional para organizar el espacio marítimo en dos vertientes: como plataforma de desarrollo económico y para integrarse en el escenario mundial.

Para ello es urgente que el gobierno impulse, en primer lugar, la construcción de una conciencia marítima, sobre todo en las entidades federativas que tienen de frente al mar; en segundo lugar, en las otras entidades es necesario implantar una cultura estratégica del aprovechamiento de los espacios, tanto en el ámbito terrestre como en el marítimo. Lo anterior, se desprende de la realidad nacional que tiene México, la cual establece una dinámica espacial donde es importante identificar dos elementos fundamentales que pueden ayudar a construir una política de nación sustentada en el mar: la realidad marítima y los intereses marítimos.

La reflexión talasopolítica se encuentra en vías de materialización, tratando de establecer un método de análisis definido, es lo que se descubrió a través de la revisión que se realizó de las fuentes francesas y latinoamericanas (que recomendamos se revisen en su totalidad). Quizá sean los primeros pasos para construir un modelo de análisis porque están identificando las premisas básicas de la realidad marítima, por ejemplo:

- La indispensable distinción entre el binomio “amigo-enemigo” de la cual se desprende la correlación de fuerzas entre los protagonistas dentro del espacio marítimo.
- Proporciona un esquema básico para la interpretación de los fenómenos constitutivamente históricos y coyunturales.
- Donde los actores se manifiestan en el espacio marítimo a escala regional, continental e internacional.
- De acuerdo a su forma (lo político) y a su contenido (la política).
- La política constituye necesariamente la acción para un Estado.

Julien Freund construyó una teoría completa para nuestro interés que va desde la esencia de lo político hasta la actividad del individuo en sociedad (lo privado o privativo) Así, lo político como esencia se adorna con los conceptos necesarios de sociedad, autoridad, poder, potencia, fuerza, fin, gobierno, política; y lo que resulta más concluyente, dentro de la política nos encontramos como medios de la misma a la guerra y a la paz indistintamente.

Desde la vertiente latinoamericana y militar, la talasopolítica tiene la intención de marcar un camino para aprovechar y defender la región de mares más productivos del mundo, pero que viven de espaldas a ellos, permitiendo que otros se beneficien. Eso es preocupante porque la configuración territorial en América Latina, es la resultante de los intereses económicos y de seguridad de las potencias extranjeras, durante la etapa de la colonización, y realmente el proceso de descolonización no

modificó esta situación. Hasta la fecha son los países más poderosos los que dictan los lineamientos de la economía y el comercio internacional.

México siempre ha tenido la posibilidad de transformarse en un país marítimo aprovechando su amplio litoral y sus puertos, para alcanzar el desarrollo pleno de sus capacidades, sólo que necesita, efectivamente, formular políticas nacionales y exteriores que se centren en su desarrollo, explotando primeramente su capacidad marítima y, después, la capacidad de sus recursos en tierra; de esta forma podría capitalizar su posición geográfica mediante una visión de crecimiento focalizada en el aprovechamiento de las bondades marítimas, por ser las más abundantes. No olvidemos que, junto al conocimiento, también es necesaria la voluntad de efectuar el acto: voluntad sin conocimiento, sólo produce esfuerzos errados, y conocimiento sin voluntad, no genera el esfuerzo. Es así que la actividad del conocer debe acompañarse desde un principio con una intencionalidad, y la intención política debe asumirse desde el conocimiento.

Es indispensable que México aproveche el espacio geográfico costero que posee, en este siglo XXI, en virtud de que le otorga un lugar significativo entre los países costeros porque le permite tener comunicación con todo el mundo y conectarse a través de los puertos en donde convergen diversas rutas de transporte de carga y cruceros que forman parte de la base de intercambios territoriales de una cadena logística, los cuales permiten la circulación de las mercancías (cargas); en consecuencia favorecen las actividades económicas al conectar las áreas de producción con las áreas de consumo distribuidas en todo el mundo. Asimismo, producen beneficios sociales al propiciar interacción entre las poblaciones al emplear personas en las instalaciones portuarias, las zonas de carga y descarga y en el transporte. Un claro ejemplo que puede seguir fomentando México, en este aspecto, es conectar las áreas de producción con las áreas de consumo a nivel mundial y nos remite nuevamente a un proyecto de actualidad en la presente administración con el presidente Andrés Manuel López Obrador, el Corredor Transístmico.

Si México ha logrado un crecimiento destacado en lo económico a nivel mundial, en lo científico y en lo militar (no lo tiene que descuidar); y la reflexión talasopolítica podría potencializar esos resultados, así como facilitarle el camino hacia la consolidación de potencia media en los próximos 100 años. Sin embargo, la reflexión talasopolítica solo sería el primer paso para lograrlo, faltaría efectuar un esfuerzo mayor al incluir un esquema de conocimiento análisis-acción que contemple todos los demás procesos: geopolítica + talasopolítica + estrategia marítima = geoestrategia marítima (grandes espacios).

En otras palabras, México necesita romper con la homogeneidad o la isotropía de sus áreas marítimas cercanas, sometiendo estos espacios al devenir mismo de la acción con el ejercicio del poder, de ello depende que se pueda introducir en el gran movimiento cambiante de la economía internacional o transregional.

**CAPÍTULO
II
TEORÍA Y
PLANTEAMIENTOS
PARA LA ESTRATEGIA
NAVAL**

TEORÍA DEL PODER MARÍTIMO

DOCTOR ARTURO PONCE URQUIZA

Cuántas historias surgidas desde la mar hoy se pueden contar, relatos y situaciones que evocan las hazañas de nobles navegantes y bravos guerreros que salieron a enfrentar su destino, desde los fenicios hasta nuestros días, el control de los océanos y mares ha sido una preocupación constante de Estados y naciones, ¿Cómo mantener el predominio de sus mares interiores? ¿Cómo ampliar sus rutas de navegación? ¿Cómo hacer más eficiente la distribución de mercancías y personas? pero tal vez el cuestionamiento más recurrente, es dar certeza a las acciones de seguridad y de defensa de costas, islas, archipiélagos para la propia existencia de la nación.

Para diversos teóricos del pensamiento marítimo, la principal preocupación al momento de realizar planteamientos, es cómo se puede lograr; primero, la certidumbre de la existencia de la nación, en segunda instancia, cuál debe de ser la proyección del destino de dicha nación, tercero, la concreción del proyecto de nación a través del uso del mar y el océano, cuarto, la definición de áreas de control para los fines mismos del poder del Estado y quinto, el mantenimiento de un liderazgo. Ejemplos de ello los encontramos en las acciones de la República Romana al ejercer toda la capacidad de la nación para confrontar al imperio cartaginés por el dominio del espacio marítimo que hoy se reconoce como Mar Mediterráneo; gracias al control de dicho mar, tras dos guerras púnicas, a la postre le permitió a la nación romana proyectar su hegemonía tanto de manera marítima como terrestre.

En este orden de ideas, se puede considerar lo que llevó a cabo el primer emperador Ming, Zhu Di, quien a causa de la inauguración de la nueva capital del imperio en Beijing, dio la orden de construir una enorme flota que habría de traer a cada uno de los invitados extranjeros a los festejos de su reinado, con los cuales el emperador chino buscaba influenciarlos, haciendo uso de la imagen y fortaleza de su flota que contaba con barcos de investigación científica, transporte de carga y pasajeros, hospital y de guerra; que navegaron por el Sudeste asiático hasta las costas del Golfo Pérsico y del Este de África para demostrar la fortaleza del imperio y que era capaz de surcar mares, allende su zona de influencia natural.

En esta misma percepción histórica, cabe destacar lo que la flota de la República Veneciana logró al controlar la costa Este del Mar Mediterráneo delimitando la influencia del Imperio otomano, asegurándole contar con un intercambio fluido de toda la mercadería proveniente de Asia, convirtiéndose al mismo tiempo, en un importante distribuidor de tales

productos para con el resto de Europa; por tal causa, es que su poderío marítimo debía de darle completa certeza a la razón de Estado de Venecia, enfocada en ser un importante centro económico-financiero que permitió que la nación tuviera mejores estándares de vida en relación al resto de la población europea por varios siglos hasta su decadencia y debacle con su conquista por parte de los ejércitos napoleónicos. (Grygiel, 2011).

Otro ejemplo que permite ilustrar las condicionantes del ejercicio de la preponderancia del mar en la toma de decisiones de las élites gobernantes, es lo que llevó a cabo España, que tras el proceso de reunificación y la expulsión de los árabes del territorio hispano, observó la necesidad de ampliar los límites del comercio de la época y dio lugar a que los procesos de investigación científica acrecentaran el conocimiento sobre otras rutas de navegación que en su momento alcanzarían las costas asiáticas de una manera expedita sin la intervención de venecianos y árabes.

La aplicación de la astronomía y de maneras más creativas en la construcción de barcos, permitió ese proceso que, si bien no llegaron al punto deseado, sí encontraron un continente sin explorar en su mayoría, cuyas riquezas en metales preciosos como el oro y la plata, facilitaron nuevos procesos económicos para el propio desarrollo de Europa occidental en prácticamente todos los campos del conocimiento humano. Las nuevas rutas de navegación, la colonización, así como la trasplatación cultural, permitieron que un nuevo territorio estableciera su propio destino con el transcurrir de los siglos, alentando nuevas formas de pensamiento en el orden político, económico, social, tecnológico y militar.

Tal orden de ideas, permite considerar que la pugna por la definición de los espacios marítimos para el control de rutas marítimas y de áreas terrestres, gestaron toda una revolución en los procesos estratégicos para el establecimiento de liderazgos en occidente, la pugna entre España y Portugal y posteriormente, el enfrentamiento marítimo que se suscitó entre España y Gran Bretaña, redefinieron la importancia con la que debían de ser considerados los océanos y mares como medio para alcanzar la hegemonía del momento y de esta forma, se fue estableciendo en el pensamiento de Inglaterra, la construcción del Estado denominado Gran Bretaña y que evolucionó en un poderoso imperio que en mucho superó las características con las cuales se había levantado España como tal; es decir, el aprovechamiento de los recursos estratégicos no solo como acto de posesión, sino de transformación, que alentó cambios de relevancia para el pensamiento político-económico, del cual surgieron las tesis del capitalismo y de la propia primera revolución industrial. (Freedman, 2017).

De ahí que Gran Bretaña demostró que la conjunción de los elementos del poder nacional, a través del influjo marítimo, permitiría el debido ejercicio de liderazgo mundial que detentaron casi todo el siglo XIX hasta el comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

Con estos ejemplos, introductorios para la identificación de una «teoría del poder marítimo para el caso del Estado mexicano», es significativo considerar el revisionismo histórico que realizaron pensadores estratégicos como Mahan, Corbett o Gorshkov para el desarrollo de sus planteamientos en beneficio de sus respectivas naciones. Ahora bien, para la construcción teórica del pensamiento marítimo, se pueden considerar elementos como la geografía, la actividad económica, la filosofía política de una nación, la doctrina naval, la percepción de su tiempo-espacio y, por último, las capacidades con las que el Estado alienta el desarrollo tecnocientífico como parte de sus objetivos nacionales.

Los elementos mencionados dan sustento al proceso de teorización de un poder marítimo para el México del siglo XXI, un poder en el cual la competencia es franca y directa por la definición de los espacios en los cuales se obtienen los diversos elementos para la construcción del desarrollo nacional, pero también en donde está la convivencia, la cooperación internacional, y al mismo tiempo, las amenazas y retos que interfieren en la capacidad del Estado para preservar su integridad, intereses nacionales y soberanía (figura 1).

Figura 1: Construcción teórica del pensamiento marítimo.



Fuente: Elaboración propia, derivado de la información teórica de los pensadores estratégicos Mahan, Corbett y Gorshkov.

Elementos para la definición de una aproximación teórica

Uno de los elementos primarios que toda nación debe de considerar, es la parte geográfica. Con este concepto, cabe destacar el estudio que llevó a cabo Estrabón, al que denominó Geografía para ir haciendo un recorrido acucioso de los libros V al VII, con respecto a las diversas condiciones en las cuales se podía identificar a Roma, a través de la configuración de sus ríos, valles, montañas y climas.

De igual manera, la configuración terrestre de la península y de sus islas, pensándolas como figuras geométricas y cómo a partir de éstas, se podían hacer importantes proyecciones para el engrandecimiento de la nación en sus influjos hegemónicos en su contexto regional, pues además de las condicionantes de estudio de la geografía física, sus análisis se extendieron a observar la naturaleza de las diversas poblaciones con las cuales tenía que coexistir la nación romana, lo que le permitió identificar las ventajas que se podrían obtener sobre éstas. (Estrabón, 2001).

Desde ese momento a la fecha, los avances en el conocimiento geográfico de las naciones, regiones y continentes han permitido contar con estudios cada vez más precisos de la configuración de los Estados y de cómo éstos están íntimamente intercomunicados por medio de métodos tecno-científicos, donde han consentido que la geografía tenga un nuevo campo de estudio, como la conectografía.

Sin embargo, tal evolución necesitó de todo un proceso paulatino en donde la praxis, la comprobación, el método y la aceptación, permitieron concretar diversos puntos teóricos de la importancia de la geografía para el desarrollo nacional de los Estados, donde el elemento marítimo ha sido definitivo tanto para el avance científico, para el proceso de la navegación, como para el avance de las diversas sociedades en la historia de la humanidad.

Ahora bien, la geografía ha permitido un óptimo conocimiento del entorno y de los alcances que se pueden merecer; también se puede considerar que ha alentado la actividad económica; es decir, si bien las naciones han utilizado el influjo terrestre preponderantemente, el espacio marítimo es el que ha facilitado los procesos de intercomunicación entre las diversas naciones del mundo, sobresaliendo la parte económica como la más beneficiada de ello.

El escenario presentado por la aplicación del término *Mare Nostrum* (Mar Nuestro), tuvo diversos momentos claves para el avance o declive de naciones, reinos e imperios que a partir de su habilidad de eficientar sus capacidades de movilidad de mercancías y personas de un puerto a otro, fueron promotores del intercambio comercial y de la imposición de productos y medidas económicas.

De igual manera, el mar fue el medio mediante el cual los diversos ciclos del desarrollo económico de las naciones han sido alentados, pues, de las economías esclavistas de la Grecia y Roma clásica, pasamos al medioevo y de ahí, al mercantilismo para franquear elaboraciones más adecuadas al propio desarrollo de las sociedades como el capitalismo y que, en nuestros días, las prácticas económicas del libre mercado siguen buscando el mantenimiento de políticas conducentes a la constante evolución de la globalización. (Lavery, 2004).

La propia construcción de los estudios económico-financieros, fundamentales para la cimentación de la sociedad global actual ha tenido en la exploración, la conquista de territorios y las rutas marítimas, a sus principales aliados como difusores de los diversos cambios en el pensamiento económico con el que se ha ido definiendo el orden internacional. La actividad económica, luego entonces, es otro elemento sustancial en la elaboración de una teorización del poder marítimo, pues le permite al Estado contar con la capacidad de eficientizar sus fuerzas productivas y que éstas apoyen el proyecto de nación, pues es el espacio marítimo, mediante el cual la nación habrá de encontrar las fortalezas para el permanente desarrollo de sus capacidades, con la sola intención de alcanzar su destino nacional.

Por lo tanto, la filosofía política de una nación es fundamental, pues a través de ella se van a definir las características de los objetivos nacionales con los cuales se conducen las políticas de Estado; en ese sentido, es importante que el Estado tenga claramente definida la ideología que le permita construir un imaginario del porqué de la existencia de la nación y de cuáles son sus ambiciones, anhelos y esperanzas frente al resto de las naciones; de igual manera, esta ideología facilita la construcción de las instituciones que habrán de determinar el tipo de Estado que dará sustento a la nación. (Cassels, 1996).

Por ello, la ideología del Estado requiere que ésta se proyecte en consistentes principios doctrinarios que permitan establecer las directrices en las cuales, tanto la política exterior, como la seguridad y defensa nacional, estarán orientadas con la finalidad de mantener la vigencia ideológica de la creación de la nación, por ello, las élites de poder, al tener estos elementos, deben considerar las capacidades estratégicas con las que cuenta el Estado, ya sea por sus condicionantes geográficas, por sus capacidades económicas, su liderazgo político, la fortaleza de sus fuerzas armadas, sus avances científicos o por la combinación de todas las anteriores, para mantener un firme proceso de desarrollo nacional. (Han, 2017).

La filosofía política del Estado es otro coadyuvante del proceso del entendimiento de la construcción del poder marítimo, pues, si dentro de las propuestas ideológicas y doctrinales está el de obtener liderazgos firmes, ya sean regionales, continentales o globales, las condiciones de accesibilidad a los mares y océanos son determinantes para tales propósitos; como también lo son, si el deseo es mantener políticas de pacífica convivencia internacional, su acceso Talasopolítico¹, ya que es esencial para ambos casos, y para ello se deberá tener una idea central de la valiosa condición con la que cuentan y que habrá de ser preservada en beneficio de la nación.

No se debe soslayar, que la historia nacional e internacional deben ser elementos que coadyuven al fortalecimiento de dicha filosofía política de Estado, pues la memoria de los sucesos del pasado lejano e inmediato, formarán parte del carácter de la nación y del debido entendimiento de cuál ha sido su papel ante los acontecimientos mundiales, así como el posicionamiento obtenido, derivado de éstos.

A su vez, la filosofía política del Estado puede dar paso al análisis de las futuras condicionantes que habrá de afrontar la nación, considerando la propia evolución del orden internacional, como también del proceder de países vecinos o aliados y si éste es conveniente para los objetivos generales que se ha propuesto. En este quehacer de la filosofía política con la que el Estado debe meditar su devenir histórico, la perspectiva marítima debe estar en un primer orden de ideas por su mero carácter de accesibilidad a rutas oceánicas y puertos como parte de su actuar en la aldea global, pero también de la proyección de los intereses nacionales, inmutables, a tiempo (témpace) y esenciales para las aspiraciones nacionales. (Brown, 2004).

Ahora bien, toda nación que tiene las bondades de contar con accesibilidad al mar y a los océanos, debe asumir desde su pensamiento ideológico que el proyecto de nación requiere contar con una doctrina naval que sustente tal posicionamiento; en la mayoría de las ocasiones, ésta se ha definido a causa de diversos hechos históricos que han obligado a los tomadores de decisiones a buscar las maneras más adecuadas para que el poder de la nación

1 La Talasopolítica, cuya raíz emana de la palabra griega Thalassa (mar), permite al Estado tener la capacidad de ejercer el proyecto de nación, en el espacio marítimo a través de los lineamientos ideológicos-doctrinales con los que la nación ha construido su ideario político, para definir de manera permanente su influencia frente a otras potencias marítimas. La acción talasopolítica, permite a la élite gobernante, redefinir el concepto de la proyección del Estado a condición de las capacidades de ejercicio del interés nacional a través del posicionamiento que se vaya concretando en el control de islas, rutas y puertos fuera del espacio natural del Estado. Elaboración del autor.

tenga en el elemento marítimo su capacidad de desarrollo. Por tal sentido, el fortalecimiento de las capacidades navales y no solo de transportación y comercialización a través de este espacio, son una obligación del Estado, quien debe establecer, a través de una doctrina específica, cómo habrá de asumir los retos de defensa y seguridad para los intereses nacionales.

Dicha doctrina debe de enaltecer, proyectar y definir el rumbo mediante el cual el Estado hará uso de su posición privilegiada mediante el fortalecimiento de sus intereses nacionales, a través de los propios planteamientos que se vayan definiendo en la política exterior del Estado, pues es por medio de ésta, que se deberá dar la difusión de cuál es la posición que la nación tendrá con respecto a sus vecinos, alianzas y proyecciones en el corto, mediano y largo plazo. Por tal razón, el planteamiento que se hace, debe considerar las implicaciones que ésta tendrá en su posición como actor internacional.

De igual manera, se debe tener un profundo impacto en la sociedad, con la firme intención de que se tome conciencia de cuáles serán los retos futuros a los que se habrá de enfrentar el Estado a causa de su política doctrinal que busca darle certidumbre al proyecto de nación, pero desde una condición de aprovechamiento de ser una nación marítima; en tal sentido, cada miembro de la nación debe estar involucrado para su óptima aplicación pues, a partir de ello, generación tras generación la habrán de aplicar permanentemente y, en todo caso, hacer ajustes o bien, realizar nuevos pronunciamientos que reafirmen la primer propuesta con el fin único de mantener esa condición en la cual el Estado está definiendo parte de su proyecto de nación.

Por tal razón, es muy importante que la doctrina y más en un sentido marítimo, esté acorde con la propuesta ideológica mediante la cual fue creado el Estado, pues le dará el debido sustento a los ideales con los cuales la nación entiende su devenir histórico como sociedad, y como parte de la estructura internacional, pues habrá de asumir determinadas obligaciones y responsabilidades, congruentes con el fortalecimiento del proyecto de nación que se estableció en el mismo momento en que se concretó la existencia del Estado.

Una condicionante de valor en la construcción de una teoría del poder marítimo, es el proceso de la percepción de espacio-tiempo, es decir, considerando los ciclos históricos, la geografía y el aprovechamiento de los momentos coyunturales por parte de la élite gobernante de una nación, han propiciado las oportunidades para hacerse notar por encima de los Estados vecinos, lo que contribuye al desarrollo nacional.

El espacio, en términos talasopolíticos, se refiere a la capacidad con la que la nación puede asumir la condición de libertad de los mares y el paso inocente, pero también el mar cerrado (*mare apertus* o *mare clausum*). Estas características permiten determinar las condiciones mediante las cuales la dirigencia de una nación puede tomar los riesgos de obtener la ventaja que representa ser un actor en el escenario marítimo, o bien, debido al tipo de vecindad con la cual convive el Estado, donde sus ventajas son mínimas y debe establecer una dependencia ante la nación hegemónica en la región. Diversas naciones en varias épocas han identificado estas condicionantes para establecer sus políticas marítimas, ya sea porque cuentan con las ventajas estratégicas, o bien, porque la nación hegemónica tiene serias dificultades para mantener su proyecto de nación, por lo que el eje de poder tenderá a cambiar los liderazgos, redefiniendo el orden imperante en la región, continente o a nivel mundial.

Ahora bien, el tiempo es una condición en la cual, la nación identifica la realidad que va suscitándose en términos de sus aspiraciones nacionales; éstas se consolidan a partir de políticas de largo plazo que preparen las capacidades con las que habrán de obtener un fin determinado y, en este caso, la posibilidad de tener un pleno dominio marítimo; de igual manera, como se identifica el caso del espacio, las coyunturas que se van gestando a lo largo de los años pueden permitir que se aceleren las posibilidades de obtener el bien deseado.

La conjunción de los dos elementos (espacio-tiempo), permite que el Estado pueda establecer los debidos lineamientos a sus postulados ideológicos y doctrinales para alentar que se tienen las debidas capacidades para enfrentar el reto de asumir un liderazgo que facilite el fortalecimiento de la vida institucional en la construcción permanente de su destino como nación.

Un último elemento a considerar en este apartado, es referente a las capacidades tecno-científicas con las que cuenta el Estado. A lo largo de los siglos, determinadas naciones que lograron posicionarse como potencias regionales o internacionales identificaron que, para impulsar sus intereses nacionales, debían contar con el pleno ejercicio de su poder nacional para enfrentar cualquier amenaza que se presentara sobre la nación; en ese sentido, la innovación tecnológica fue alentada de diversas maneras para acrecentar su poderío. La construcción de eficaces fortalezas, de carruajes ligeros y resistentes al combate, mejores embarcaciones para la trasportación y la defensa, como ejércitos dotados con armas que superaran en resistencia y alcance, han sido los medios en que los Reinos primero y luego los Estados-naciones han ido evolucionando para mantener su existencia.

Ejemplos diversos se pueden encontrar de cómo las élites gobernantes en determinadas naciones han ideado, artefactos, equipos o máquinas tendientes a darle una ventaja significativa a la capacidad del Estado para estar preparado ante cualquier eventualidad. En este sentido, pensemos en personajes como Leonardo Da Vinci, quien innovó las artes plásticas, modificando la manera de plasmar su visión de la belleza; pero también, ante la emergencia que vivió su protector, Ludovico Sforza a finales del siglo XV cuando el ducado de Milán estaba amenazado por fuerzas francesas. Leonardo implementó importantes avances en materia de ingeniería militar para dotar al ejército del duque, de armas sofisticadas, para la época, que pudieran derrotar al enemigo; sus estudios sobre los antecedentes de un helicóptero, un tanque, e inclusive un submarino, son ese tipo de esfuerzos que el Estado requiere de forma permanente para preservar su existencia.

En el caso de la evolución marítima, se puede considerar una historia de cerca de 5,000 años a partir de la primera vez que un ser humano utilizó un tronco para cruzar un río, hasta llegar a las modernas embarcaciones como los barcos Post y Neo Panamax, cruceros de lujo, porta aviones o submarinos; unos para el comercio, otros para el transporte y diversión de pasajeros y otros más, para preservar el estado del momento actual (*statu quo*) de las potencias globales.

La innovación tecno-científica es parte del poder nacional de los Estados, el cual requiere del debido soporte para su mantenimiento y ampliación, como son los estímulos económicos, apoyos educativos, centros especializados de investigación; pero sin duda, es la voluntad política del gobernante, la que debe tornarse en acciones de Estado de mediano y largo plazo, pues el avance científico no es de corto plazo, debido a que se requiere de constantes pruebas, errores y aciertos para lograr el mejor resultado y más aún, en lo que se refiere a la preservación del Estado.

Estos elementos que se han expuesto, deben ser considerados como las piezas claves con las cuales se puede explicar la teorización del poder marítimo. Sin embargo, para poderse gestar, el Estado debe tener una serie de características que a través de la siguiente ecuación se deben cumplir:

Imaginación nacional + conocimiento exacto de sus fronteras + zonas de influencia + alianzas estratégicas + amenazas y riesgos + élites de poder= Estado con un proyecto definido.²

² Elaboración propia del autor.

La idea del espacio marítimo

En el proceso de la construcción teórica se encuentran una serie de elementos que permiten al Estado, tener el sustento que garantice certeza a su poder como nación y máxime, pensando en las características ribereñas a través de las cuales se pueda ejercer influencia más allá de su frontera terrestre; sin embargo, han sido muy pocas las naciones que en su imaginario colectivo han logrado *impactar* para que la sociedad sienta un arraigo hacia el espacio marítimo.

De ahí la pertinencia de una pregunta que vale la pena considerar ¿Qué es el mar?, pareciera cosa sencilla de responder; sin embargo, algunas naciones que cuentan con acceso al mar, no necesariamente lo consideran como un medio que coadyuve a favor del desarrollo de la nación; más bien, sus proyectos como país están vinculados a alcanzar las fronteras de naciones más fuertes, sea para establecer acuerdos económicos o bien, mantenerse en su esfera de influencia para recibir los beneficios de la protección lograda.

Esto se da a causa de que el espacio marítimo no fue identificado junto con el resto del espacio terrestre con el cual puede contar una nación, para Karl Schmitt, filósofo alemán y parte de la corriente de pensamiento del realismo político, deja muy en claro esta idea en una de sus obras fundamentales como lo es *Tierra y mar*, obra en la que establece una profunda reflexión sobre el devenir de la historia universal. En una parte de su ensayo, sentencia que el agua y el mar son la parte en donde se originó la vida, como un gran misterio que aún no se devela, el mar sigue viviendo en una especie de mundo mágico en donde mitos, cuentos y leyendas provocan la imaginación para decir, que fue ahí de donde todos los seres terrestres provienen, incluyendo a los dioses y mortales, todos somos parte del mar. Una frase que ejemplifica el pensamiento de Schmitt, es cuando refiere que la diosa del panteón grecolatino, Afrodita, cuyos encantos están por encima de las mortales y dioses, nació de la espuma de las olas del mar. (Schmitt, 2007).

La alegoría del origen del ser humano es de gran importancia para la debida identificación del imaginario nacional, pues permite la recreación de que, para cualquier nación ribereña, su origen no se encuentra precisamente en su espacio terrestre; éste se ubica en el mar, y debería ser una obligación exaltar de donde proviene su destino, mismo que generacionalmente debería ser recordado. Para ello, la mitología es de gran valor pues permite equipararse con la inmortalidad de todos aquellos personajes que en la narrativa popular se han exaltado a través del tiempo.

Diversas naciones a lo largo de la historia, en ese imaginario nacional con proyección marítima, mantienen el recuerdo de su pasado glorioso a través

de una serie de mitos. El Egipto antiguo tuvo a Isis, a quien se le consideró como la madre de los dioses al ser esposa de Osiris y haber concebido a Horus, para posteriormente ser la madre de las estrellas del firmamento; gracias a ello, los griegos la renombraron como Isis Fortuna o Isis Pelagia, pues, los navegantes del Egeo la adoptaron como parte de su panteón de dioses y, en este caso, como protectora de la navegación.

Por su parte, en la mitología hebrea es referenciado el Leviatán, una suerte de serpiente de mar y ballena, cuyo recuerdo perduró entre los marinos europeos por varios siglos, prácticamente hasta el siglo XVIII, pues era una amenaza a la navegación, al destrozarse las naves completas y provocar torbellinos alrededor de éstos. De igual manera, se debe considerar que los fenicios tuvieron al dios Chusor, al que consideraron como el primero de los navegantes en la historia de la humanidad, además de que fue quien enseñó a esta nación a pescar y a construir barcos para las diversas actividades marítimas.

Los propios griegos, cuya herencia se remite directamente a su dominio del mar, tuvieron en Poseidón a uno de sus más importantes dioses del Monte Olimpo, quien se convirtió en protector de la Ciudad de Corinto y de la isla de la Atlántida como lo narra Platón, que alcanzó grandes avances científicos en beneficio de su sociedad. Se debe recordar en la mitología griega a los Halios Geron o ancianos hombres del mar, cuyos nombres eran Nereo, Forcis, Proteo y Glauco, y su habilidad de cambiar de forma, profetizar y de haber engendrado a las ninfas de belleza extraordinaria, pero de cuerpos terribles que asolaban a los marinos para llevarlos a lo más profundo del mar.

Son reconocidas también las oceánides, que son las hijas de Poseidón y, por otro lado, las hijas de Nereo, denominadas nereidas, siendo la más famosa Anfítrite, quien fue esposa de Poseidón. No se pudo soslayar a las propias sirenas, hijas del río Acheloo, mitad humanas, mitad peces; es precisamente en la obra de Homero, *La Odisea*, donde tienen una aparición al intentar capturar a la tripulación de Odiseo con cantos cautivantes, pero no lo logran, gracias a que Odiseo ordenó a sus hombres, taparse los oídos con cera y que a él lo ataran al mástil del barco para dirigirlo y evitar que se estrellara en las rocas. (Grimal, 2010).

De igual manera, en la mitología escandinava se recreó la figura de un enorme pulpo o calamar al que denominaron Kraken, que al igual que el Leviatán, buscaba destruir barcos para saciar su hambre con marinos; tal monstruo, es muy factible que tuviera su origen en los llamados calamares y pulpos gigantes -de alrededor de 13 metros de largo- que fueron descubiertos a mediados del siglo XIX.

En la mitología mexicana, se puede identificar a Tláloc como el dios de la lluvia y junto a éste, Chalchiuhtlicue, su esposa, quien tenía la capacidad de controlar el agua de los ríos, lagos y mares, e igualmente a Opochtli, quien enseñó a los seres humanos a pescar y a utilizar redes, entre otros instrumentos de pesca, de manera que la población pudiera alimentarse.

Estas imágenes que se fueron recreando en la mitología de diversos pueblos y naciones, fueron un aliciente para entender que debían apropiarse de alguna forma del espacio marítimo, identificarlo con sus raíces históricas, hacerlo participe de su destino y que, para lograrlo, habrían de enfrentar lo desconocido; pues al hacerlo, se fortalecían frente al resto de las naciones conocidas en su momento. Así, el imaginario imprime certidumbre a la forma en que debe conducirse una nación, recreándose permanentemente.

Ahora bien, en esta consideración de la importancia del imaginario nacional, se debe asociar, el hecho del «conocimiento exacto de sus fronteras»; esto se puede considerar a partir de lo que definió el geógrafo Ernst Kapp, que el conocimiento que se suscitó con la era de los grandes descubrimientos, como la conquista del continente americano, permitió un conocimiento más exacto sobre las dimensiones terrestres, así como la de mares y océanos, dejando de lado la «era Talásica o de los mares cerrados», para entrar a la era de conocimiento permanente de la realidad del espacio marítimo que, a la fecha, aún falta mucho por investigar y aprovechar en beneficio de las sociedades del mundo. (Schmitt, 2007).

Este conocimiento exacto de las fronteras, puede tener, desde una visión occidental, un primer momento, cuando Hecateo de Mileto, en el siglo V a.C., realizó el primer mapeo del mundo conocido por la sociedad griega alrededor del Mar Egeo, describiendo la ubicación de islas, penínsulas, ríos, y naciones establecidas en torno a las ciudades-Estado griegas, lo que facilitó una mejor comprensión de la realidad de esa región del Mar Mediterráneo y de cómo obtener ventaja de dicho conocimiento.

En el siglo VI, Anaximandro también hizo un importante avance del proceso de mapeo, cuando elaboró un primer plano de la superficie de lo que es hoy la parte Este del Mar Mediterráneo, como el Mar Egeo y la costa egipcia, un esfuerzo significativo para tener el conocimiento de la realidad que vivían las naciones en búsqueda de la definición de los liderazgos regionales de ese momento histórico; por tal sentido, es que se debe hacer referencia a la herencia teórica que plasmó Heródoto en su obra Los nueve libros de la historia, donde hace referencia a las guerras médicas y que estableció, ante todo, que para un debido entendimiento del comportamiento de las naciones cuando entran en conflicto, era pertinente contar con bastas referencias de la geografía y del modo de

vida de aquellas naciones con las que se está amenazando la integridad de la nación. (Herodoto, 2002).

Siguiendo las propias enseñanzas que dejó Hecateo en cuanto a la importancia del reconocimiento geográfico, Los nueve libros de la historia, buscaron definir la importancia de la memoria con la que, tanto los hombres como las naciones, van forjando su destino y qué mejor, que este sea razón a partir de los hechos de la conquista de territorios terrestres o marítimos, cuando se cuenta con datos verídicos obtenidos a partir del conocimiento adquirido, pues para Heródoto, el conocimiento, como lo fue para Anaximandro, se debe de entender como «aquello que todo lo incluye y todo lo gobierna»; en este sentido, cobra importancia tener definidas las condiciones con las cuales se han ido construyendo las fronteras, sea por causas de guerras, desapariciones de reinos, ampliaciones de naciones, extinción de etnias, definición de rutas de navegación, establecimiento de puertos estratégicos, así como construcción de canales interoceánicos. (Rovelli, 2018).

El concepto de lo que se denomina espacio, lo redefinió Yves Lacoste a partir del conocimiento de siglos, al establecer en su obra: La Geografía un arma para la guerra, que, desde la geografía se podía construir un método de pensamiento para entender la realidad internacional, sea desde el ámbito terrestre, aéreo o marítimo; el debido discernimiento de lo físico con lo inmaterial que son las ciencias políticas, está permitiendo la construcción del orden político, en el cual conviven Estados y naciones. Desde Hecateo, hasta los modernos estudios de geografía física y política, hasta la metodología y teorización geopolítica, están coadyuvando a los procesos analíticos, con los cuales se pueden salvar los obstáculos de la convivencia humana.

Por su parte, las zonas de influencia se han considerado como aquellas en donde la capacidad de un ente hegemónico asume un pleno liderazgo en su confrontación con otro actor internacional. El desarrollo de este pensamiento estratégico se puede identificar en una primera aproximación, en las acciones que emprendió Polícrates de Samos en el siglo VI a.C., quien tras haber dado un golpe de Estado al lado de sus hermanos Pantagnosto y Silosonte para dominar la estratégica isla de Samos; tras su control, asesinó al primero de sus hermanos, para posteriormente expulsar al segundo al imperio persa, asumiendo el mando de la isla, bajo el término griego de Tirano. Considerando que la isla tenía una importancia para las rutas de navegación entre griegos, persas y egipcios, la mandó a fortificar, dotándola de una importante red hídrica para que abasteciera de agua dulce a la ciudad, lo que le permitiría ante la eventual condición de una amenaza de sus enemigos, disponer de un recurso fundamental para su existencia como nación.

Es de considerar, que la isla era un importante bastión en el Mar Egeo, a la cual, en una primera instancia, el Faraón Amasis le daba un peso importante para la defensa de una factible invasión proveniente del rey Persa Ciro; así que por largo tiempo Polícrates logró un status muy cercano al de una zona de influencia, permitiendo que la isla jugara un papel fundamental para mantener el equilibrio regional y al mismo tiempo, demostrar la importancia que tiene para la definición de una zona de influencia, pues pareciera que eran los reinos hegemónicos como Egipto y Persia, los que estaban estableciendo los límites de sus respectivas autoridades, pero al final de cuentas, una isla fue la diferencia para mantener el *statu quo* de la región Este del Mar Mediterráneo.

Tal condición de una zona de influencia, también se debe considerar a causa de los hechos que se suscitaron hacia el siglo V a.C., cuando el navegante griego Hannón, realizó una serie de exploraciones a lo largo de la costa africana, en lo que hoy se conoce como Magreb, hasta salir al Océano Atlántico, manteniendo siempre la vista de la costa africana, para ir identificando las condiciones de las corrientes y del entorno terrestre ante factibles eventualidades. Dicho viaje de navegación que salió de la Isla de Sicilia, permitió por primera vez, que la sociedad griega pudiera alcanzar las costas de lo que hoy se conoce como Camerún, en el golfo de Guinea.

Este proceso de exploración de un espacio completamente nuevo, amplió el conocimiento de nuevas culturas, nuevos dioses, nuevos idiomas e idiosincrasias, como también se dinamizaron los procesos de intercambio comercial e igualmente, las ambiciones por la ampliación del espacio conocido. La tecnología en el armado de barcos obligó a la cultura griega a innovar en la construcción naval para contar con mejores embarcaciones que afrontaran el reto que se estaba asumiendo con estos viajes de exploración. La zona de influencia tuvo un incremento significativo, pues se salió del espacio natural que era el Mar Egeo, para ingresar al centro del Mesogeios Thalassa o mar en el medio de las tierras, como llamaban los griegos a lo que hoy conocemos como Mar Mediterráneo; dicho espacio marítimo fue ampliado cuando los navegantes comenzaron a dominar la costa Oeste africana; luego entonces, las zonas de influencia se ampliaron, llevando con estas la preponderancia de una cultura fuerte y hegemónica, como lo fue la griega.

En el mundo griego, la narrativa de Platón es un referente del pensamiento político moderno; pero de igual manera, para el entendimiento de la teorización del poder marítimo, y del factor estratégico que son las zonas de influencia, el planteamiento que establece sobre la existencia de una isla llamada Atlántida, cuya existencia aún es motivo de fuertes debates

entre diversos especialistas, debido a que solo existe como referencia tangible lo expuesto por el filósofo Platón, que ha sido motivo de diversas narrativas como las de Julio Verne, en su novela, la Isla misteriosa, continuación de 20,000 leguas de viaje submarino, donde uno de los protagonistas principales es el capitán Nemo, hombre de ciencia que había construido su poder en los mares utilizando los restos de lo que fue una poderosa nación, gracias a su desarrollo científico y humanista. (Verne, 2013).

Al recuperar lo explicado por Platón, la isla tuvo su esplendor hace 9,000 años (de acuerdo con el filósofo), que tuvo como parte de su destino nacional, el estar en permanente acecho frente a sus enemigos, casi como la isla de Samos, pero que a través del control marítimo, por medio de su flota naval y mercante, como del dinamismo comercial de su puerto, le permitió ejercer una influencia notable en su espacio, considerando que de acuerdo a Platón estaba relativamente cerca de las columnas de Hércules (en el actual estrecho de Gibraltar). Sus notables avances tanto en materia política, social, tecnológica, como militar, le dieron durante años una ascendencia regional, de ahí que Platón la estableciera como modelo de la nación ideal, de grandes proezas en el campo científico, de un alto desarrollo del pensamiento filosófico y del quehacer político, motivos por los cuales, la población se sentía segura bajo la protección de sus autoridades. (Platón, 2005).

Sin embargo, la desgracia cayó cuando la sociedad en general se sintió superior a los designios de los dioses, quienes provocaron un cataclismo, desapareciendo a la isla y a la sociedad atlante. Esta enseñanza platónica, permite considerar los hechos de la acción del gobernante, pues pudieron llegar a un grado de bonanza que los volvió arrogantes frente a sí mismos y al resto del mundo griego, una arrogancia en la cual su aparente inviolabilidad fue su perdición y con ello, la pérdida de una zona de influencia que ejercía control más allá de las columnas de Hércules, una enseñanza importante para quien desea establecer predominio sobre un espacio determinado, pues aún las potencias pueden tener un colapso en sus pretensiones de la ampliación de su espacio natural de existencia, pues al establecer un nuevo dominio allende lo que por tradición era propio conlleva una grave responsabilidad. El ejercicio de gobierno hegemónico requiere de sensatez y de un sutil manejo de las vanidades humanas. Una lección que para el adecuado establecimiento del poder marítimo se debe tener en cuenta.

Luego entonces, las alianzas estratégicas son un factor que no se pueden desasociar de la existencia del Estado, pues ninguna nación, por más poderosa que sea, puede enfrentar sola a sus enemigos, de ahí

la necesidad de establecer una serie de compromisos que permitan a la nación hegemónica contar con zonas o regiones cerco, que le faciliten diversas funciones como son el abastecimiento de productos primarios y estratégicos, de lealtades políticas y militares; asimismo, cumplen la función de distraer las acciones en contra del *heartland*, para que éste asuma las acciones estratégicas frente a una amenaza o un conflicto. En este orden de ideas, diversos especialistas consideran que a partir de que el ser humano dejó la caza para establecer pequeñas ciudades y convertirse en agricultores, dejando de ser nómadas, comenzaron a realizarse diversas formas de alianzas estratégicas a causa de los conflictos.

Desde la alianza entre el rey Egipcio Ramsés, con el Hitita Hattusili III, para el control de las sublevaciones en la frontera entre los dos reinos, pasando por la alianza que se originó entre las ciudades-Estado griegas para enfrentar al imperio persa, tomando en cuenta además las alianzas entre británicos, franceses y turcos para detener al imperio ruso en Crimea, hasta la moderna forma de coaliciones, tales como la OTAN, los Estados están requiriendo de éstas para la definición de grandes regiones de control, en donde el factor marítimo es central.

Un ejemplo de lo anterior es la propuesta que se consideró a principios del siglo XIX por parte del capitán e ingeniero militar William Pasley, quien elaboró un interesante estudio referente a cuáles deberían ser las prioridades para que Gran Bretaña consolidara su poder en el continente europeo. Tal escrito intitulado: Un ensayo de la política militar y de las instituciones del imperio británico, considera como tesis principal, que el imperio debía de tener una estrategia global, asumiendo que la corona debía propugnar por ampliar sus capacidades haciendo uso de su poder marítimo. Tal propuesta exigía un plan ambicioso, haciendo uso primero de su posición estratégica en el Atlántico Norte, pues desde la costa escocesa se podían controlar los accesos hacia Escandinavia y el Mar Báltico; por otro lado, la perspectiva que le ofrecía la costa de Gales, facilitaba una vigilancia a la entrada-salida del Mar Mediterráneo, pero, además, el enclave de Gibraltar reforzaba su predominio en dicho espacio marítimo. (Pasley, 1810).

Para asegurar un mejor uso de la condición del Mediterráneo, la propuesta de Pasley sumaba la anexión de la isla de Sicilia para un mayor control del resto de la costa, tanto la europea, como la africana, y así evitar cualquier contingencia. Dicho mar se estaría convirtiendo en una extensión de la zona de influencia británica. Ahora bien, la propuesta también asumía la importancia que la corona alcanzara una alianza estratégica con el reino sueco: tales puntos de control le permitirían controlar, por un lado, a la nación francesa y por el otro, al imperio ruso en

su obsesión por alcanzar aguas más convenientes para la navegación, lo que lo redefiniría como una nación con vocación marítima. La propuesta de Pasley, a principios del siglo XIX, fue innovadora, pues enlazaba la capacidad operativa británica, con el posicionamiento estratégico para definir una zona de influencia, sumando para ello una alianza con Suecia a fin de darle certidumbre a la seguridad territorial del imperio británico, con la intención que el proyecto nacional se consolidara a nivel global. El Océano Atlántico se volvería en el espacio de control natural británico a este tipo de pensamiento trascendental.

Así como el pensamiento de Pasley buscó darle certidumbre al crecimiento y proyección del interés británico a nivel global, actualmente, alrededor del mundo las alianzas estratégicas se encuentran tanto en los ámbitos militar y económico, lo que da certeza al combate de problemáticas como el crimen organizado y al terrorismo. De igual manera, las alianzas están permitiendo que se mantenga el dinamismo del libre mercado, siendo el elemento marítimo una condicionante fundamental que ha ido evolucionando a lo largo de la historia, y que, en este siglo sin duda, seguirán siendo esenciales para el nuevo orden mundial.

Las naciones desde el primer momento en que alcanzan su capacidad de existencia, tienen ante sí, un reto significativo: el saber definir con exactitud la presencia de amenazas y riesgos; de ahí que para el historiador Jean-Baptiste Duroselle, son fundamentales las características con las que quedó establecido el interés nacional, pues este determinaría los tipos de conflictos que pudieran presentarse. Así bien, para este historiador es pertinente entender que, a partir de un óptimo conocimiento de lo que representa el interés nacional para un Estado, es que se estará en condiciones de identificar las amenazas y riesgos. Es muy importante que el interés nacional responda a las necesidades de la mayoría de los grupos que están representados al interior del Estado, pues de no ser así, se corre el riesgo de desequilibrios que causen un deterioro en la capacidad de respuesta frente a un conflicto determinado. (Duroselle, 2000).

De ahí el gran dilema que tienen las potencias, sea en las esferas políticas, económicas, sociales o militares en las que el balance debe ser acorde hacia dónde van los intereses nacionales, definidos desde el proyecto de nación y cómo mantener su preponderancia en el escenario internacional. Las amenazas y riesgos que una nación tiene, así como están identificadas con sus motivaciones nacionales, se dan a circunstancia de sus condiciones geográficas, de sus recursos estratégicos, como de su influencia en temas políticos, de su inserción en el mercado internacional y el grado de influencia que logran en su devenir histórico.

Para el caso de quienes detentan una presencia permanente en la mar, la ampliación de su espacio territorial, potencializa el deber de identificación de las amenazas y riesgos que en sus costas pueden existir; en ese sentido, el interés nacional permite esclarecer la pronta acción para saber cuál es el derrotero del Estado: si convertirse en una nación naviera, o en una con una capacidad de despliegue naval que le permita ampliar sus influjos por cuestiones de control de puertos, rutas o enclaves que le den ventaja frente a sus competidores; pero de igual forma, le proporcione buen resguardo al territorio continental contra un conflicto que desaliente al proyecto de nación.

Luego entonces, para la debida prevención de las amenazas y riesgos, las naciones a través de sus gobiernos deben asumir el riesgo de impulsar su poder para salvaguardar su existencia, pues las ambiciones y proyectos que un Estado tiene, de igual manera, son deseadas y ambicionadas por otros.

En la existencia del Estado, una preocupación constante, es el debido ejercicio del poder y que éste tenga éxito en la aplicación de sus objetivos nacionales. Cada reino, imperio o nación a lo largo de la historia ha tenido que asumir decisiones cruciales para preservar la continuidad de un ideal de nación, para ello, son fundamentales los tomadores de decisiones que harán cumplir tal mandato, es decir, la élite de poder que detenta la capacidad de liderazgo al interior del país, es la que tiene la capacidad de construir instituciones y definir un proyecto de nación, sin soslayar que articulará la ruta por la que habrá de trazarse el destino del Estado.

La élite de poder tiene la capacidad de ofrecer la certeza de un horizonte que habrá de concretarse a razón de cómo interprete las acciones internas y externas del Estado; por ello, el poder debe ser considerado para construir fuerzas, mantenerlas vigorosas y darles certidumbre; creando para ello, certeza de su acción y generar confianza de que lo que el Estado está llevando a cabo, lo hace para darle los máximos beneficios a la sociedad, y que generación a generación, se tiene un compromiso para que la nación-Estado, tenga la certidumbre no sólo de su existencia, sino que además sea un modelo que defina en el orden internacional. (Boucher, 1998).

Por lo tanto, el papel de la élite de poder es saber conjuntar los esfuerzos de todos los órdenes del Estado, que sus capacidades se conviertan en argumentos de certeza para los ideales nacionales. Pensadores como Platón, Maquiavelo, Hegel, Nietzsche, Schmitt o Han, han escudriñado el debido proceso del pensamiento del quehacer de quienes tienen en sus capacidades el ejercicio del poder y cómo debería aplicarse. Como se

debe intuir, cada día en la élite de poder debe quedar claro, sea dulce o amargo su resultado, que su futuro está ligado al de la nación, pues son ellos parte de su construcción, y sus acciones determinarán el éxito o fracaso del devenir histórico de la nación.

Cuando el proyecto de la nación está orientado hacia el mar, los ejemplos son diversos para identificar a esa élite que da un significado del porqué del cambio de orientación en el proyecto de nación. Historias que surgen de las acciones de Elcano, Magallanes, Colón o Urdaneta, nos permiten establecer tales condiciones; pero los hechos, desde una visión occidental, de lo que aconteció en Inglaterra y su posterior configuración en Gran Bretaña, son un ejemplo muy interesante a considerar.

Para diversos especialistas del poder marítimo y de la Talasopolítica, el nombre de Sir Richard Hakluyt tiene una importancia en la reconfiguración del proyecto inglés de dejar de tener una conciencia terrestre, a ser una isla con intereses marítimos. Este hombre cercano a la reina Elizabeth I, hija de Enrique VIII, realizó una interesante investigación a causa de las diversas conquistas que llevó a cabo el imperio español, que eran la envidia del resto de las monarquías europeas y que en el caso de Inglaterra no era la excepción. En un escrito intitulado *Principall Navigations*, expuso vívidamente como los actos de Hernán Cortés estaban permitiendo el control de las nuevas tierras conquistadas y que era necesario que el pueblo inglés emulara tal hazaña para honor de la nación y de la corona.

Por tal causa era importante lograr que la fortuna española pudiera pasar a manos inglesas, pues era su destino; por ello en otro escrito al que llamó Particular *Speech*, hizo un llamado a la conciencia de los súbditos, para que consideraran que estaban rezagados en las oportunidades que se estaban presentando con el descubrimiento de nuevas tierras, pero de igual manera, de las rutas y riquezas que éstas podían ofrecerles, si tan sólo se aprovechara adecuadamente su vinculación con el mar, un acto natural que debía de asumirse para la grandeza de la nación, logrando un liderazgo insular frente al resto de las naciones europeas y que si se habría de pasar sobre España, lo deberían de lograr.

El cambio de mentalidad que promovió la élite de poder alrededor de Elizabeth I fue fundamental, pues gracias al control de reinos como Escocia y Gales, finalmente la isla estaba bajo dominio inglés para pasar a ser Gran Bretaña, una nación orgullosa de su herencia marítima; de ser una isla que dejó su perspectiva defensiva, a ser una nación con visión expansionista, sacando provecho de su condición insular y poner en entre dicho al imperio español.

Las acciones que llevó a cabo Francis Drake o Walter Raleigh, fueron una firme demostración de ese cambio de mentalidad que surgió directamente de una visión de liderazgo, pero también de un proyecto de nación que estableció las metas a concretar para el beneficio del país y de la corona. Tales hechos facilitaron que poco a poco Gran Bretaña pasara de ser una nación más en Europa en el siglo XVI, a detentar el control mundial en la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX. La capacidad con que la élite de poder identifica las oportunidades o los momentos coyunturales, es fundamental para el fortalecimiento de la existencia de la nación, y que ésta pase de esa condicionante, a una cuya principal preocupación sea tan solo mantener su hegemonía, y si para ello es necesario el control de espacios como el marítimo, así se realizará, pues el destino sólo en pocas ocasiones puede definirse a favor de la grandeza de una nación.

La construcción teórica

La ilustración francesa significó para las ciencias un valioso aporte, que contribuyó a posteriores estudios en los diversos campos científicos, de ahí que, para el Barón de Montesquieu, Carlos Luis de Secondant, la importancia geográfica en la cual estaba asentado el Estado debía de ser un factor a considerar con seriedad. Este importante filósofo francés identificó que los pueblos como las naciones, su personalidad está estructurada a partir de las condiciones meteorológicas, a lo cual definió que el clima sobre el territorio galo, contaba con las características propicias para el desarrollo de un Estado moderno, que impulsara el liderazgo internacional. (Montesquieu, 1987).

Si bien este tipo de afirmaciones que se realizaron en el siglo XVII fueron consideradas como etnocéntricas, de igual manera significaron la búsqueda del predominio en el expansionismo colonial que determinó el comportamiento político-económico de hace tres siglos. Asimismo, el propio Anne Robert Jacques Turgot, barón de Laune, ministro de finanzas de la corte de los Luises, redactó un ensayo al que tituló: Geografía política, en donde recuperó la esencia del pensamiento griego en torno a la importancia del influjo de la geografía física.

Así como Montesquieu hizo alarde de las condiciones benéficas del clima en el territorio de Francia; para Turgot, había que entender la importancia histórica de los pueblos de cada región del mundo conocido hasta ese momento, lo que facilitaría una debida construcción del Estado, pues a partir de esto, el desarrollo de la nación tendría en claro cómo utilizar las riquezas de las que podrían disponer en su propio territorio, aunado al tipo de influjos que podrían definir el tipo de comportamiento que tendría el Estado en su relación con otras naciones y que determinarían al propio proyecto nacional.

Con tales perspectivas de pensamiento científico, el propio filósofo Frederick Hegel estableció que la geografía política, permitiría catalogar el tipo de relación que debía de guardar el territorio con su población a partir de tres elementos: El primero, es la importancia de los altiplanos esteparios, pues de acuerdo a sus análisis consideraba que en este tipo de espacios se ubicaron tribus que no pudieron evolucionar en sociedades, las cuales estaban motivadas por actos violentos para satisfacer sus necesidades. El segundo es referente a las llanuras fluviales, como las que se encuentran en buena parte de Europa, en donde las poblaciones pudieron desarrollarse como sociedades con un sentido amplio de la propiedad, la civilización y las estructuras que se requieren para dar certidumbre a una evolución constante, y el tercero, son las zonas costeras que permitieron importantes procesos de transición de los pueblos que ahí se asentaron, pues pudieron realizar diversas proezas para aprovechar las condiciones marítimas para el beneficio de la humanidad. (Bond, 2014).

Cada era, cada siglo, ha ido definiendo la importancia que reviste el espacio marítimo, pero la transición que se fue gestando en el siglo XIX y principios del siglo pasado, dieron un avance sustancial al potencial que ofrecía este influjo para el desarrollo de las potencias, inclusive, fue el momento en que hombres surgidos de las élites del poder realizaron un proceso cognitivo fundamental para crear modelos teóricos que permitieran dar un sentido al proyecto nacional de sus Estados.

Respecto a lo anterior, diversas naciones han destacado en sus pretensiones por ser actores fundamentales del ejercicio del poder marítimo, desde los fenicios a los griegos, de los romanos a la Dinastía Ming, de los venecianos a los españoles, pero ante todo, en épocas han destacado tres naciones por la capacidad de despliegue de sus flotas en los océanos y mares del mundo, siendo más significativos los aportes teóricos que siguen vigentes para el debido conocimiento de lo que significa el mar para los objetivos nacionales de los Estados-naciones. De ahí que fueron países como Gran Bretaña, Estados Unidos y la entonces Unión Soviética, las que dieron un serio impulso con sus contribuciones al predominio del poder marítimo.

En este orden de ideas, es de destacar que los gobiernos de estas naciones impulsaron la formación de sus respectivas élites para que coadyuvaran en la planeación de sus proyectos de Estado hacia una clara orientación marítima; de ahí la importancia de personajes como el Contralmirante Alfred Thayer Mahan, Sir Julian Stafford Corbett y Sergei Geórgievich Gorshkov, quienes dieron, a sus naciones, el impulso necesario para el ejercicio de sus acciones hegemónicas. Esta gente de mar simbolizó el

impulso de sus respectivos gobiernos por formar cuadros académicos, cuyas capacidades analíticas les dieran los conocimientos adecuados para establecer las políticas de Estado adecuadas en la definición de sus liderazgos a nivel internacional.

El primero de estos pensadores es el Contralmirante *Alfred Thayer Mahan*, quien fue egresado de la Academia Naval de Annapolis, cuando ésta contaba con apenas once años de haber sido fundada; de hecho, su padre *Denis Hart Mahan*, Ingeniero Militar, tuvo dudas de su ingreso a esa institución, pues consideraba que la educación que requería su hijo era la de una escuela como *West Point*, que ya había adquirido la excelencia académica por contar con una metodología de las academias militares francesas en sus planes de estudio, aunado a que sus egresados formaban parte de la élite de Washington D.C. A su vez, Mahan contó con la influencia religiosa del hermano de su padre, Milo Mahan que fue ministro protestante y profesor de teología, quien también tuvo un importante influjo en el pensamiento estratégico del futuro Contralmirante. (Ponce, 2016).

Con estas dos influencias, una militar por parte de su padre y la religiosa de su tío, Mahan hacia el verano de 1888, concluyó su obra más importante: *La Influencia del poder marítimo en la historia. 1660-1763*, dónde aplicó una propuesta metodológica basada en hechos históricos para interpretar cómo debería de ser la proyección de los EUA para el pleno ejercicio de su poder marítimo, en un momento en el que Gran Bretaña era la potencia hegemónica naval y a la cual los estadounidenses aspiraban suplir. (Mahan, 1987).

Dicha obra que se volvió un clásico en diversas escuelas navales de Japón, Gran Bretaña, Alemania, entre otras; contiene un minucioso análisis de los eventos más importantes que se suscitaron en Europa entre el siglo XVII y XVIII, que van del conflicto entre Inglaterra y los Países Bajos en 1665, hasta la firma del Tratado de Versalles de 1783, mediante el cual la corona inglesa le dio el reconocimiento a la joven nación estadounidense, estableciéndose la paz entre las dos naciones. Con este análisis histórico de las relaciones de poder, Mahan elaboró un marco teórico en el que se establecieron, seis condiciones que definen las características con las cuales se debe de hacer uso del potencial marítimo con el que cuentan las naciones privilegiadas con accesos hacia el mar.

Es de destacar, que en la introducción de la obra ya citada, se ubica el planteamiento del problema, de cómo históricamente se han construido las rutas comerciales, tomando como principio de éstas las que se establecieron en el Mar Mediterráneo con las flotas cartaginesas, que lograron un predominio sobre este espacio a través del comercio

de cítricos y aceites con las naciones de la región, lo que desembocó en un enfrentamiento con la joven República Romana, en las que se denominaron guerras púnicas.

En ese sentido, el estudio de Mahan señala la importancia con la cual Gran Bretaña fue construyendo su proceso expansionista, tras haber derrotado a sus enemigos europeos, para lo cual, las seis condiciones de la formación del poder marítimo británico, se pueden identificar en dos campos: el primero es referente a las condiciones de ubicación del espacio de la nación, y el segundo, a las capacidades ideológico-políticas del Estado.

Por lo tanto, el primer campo es a condición de la posición geográfica, la extensión territorial y la conformación física; ahora bien, en el caso del segundo campo, se hace hincapié en la condición étnica con la que está definida la población de la nación, las características del carácter nacional; es decir, cómo la nación identifica sus intereses ante el mundo, y, por último, las condicionantes que definen la política gubernamental para concretar el proyecto nacional.

Ahora bien, a partir de estas condicionantes ya expuestas, estableció una máxima para el caso de los EUA, al identificar al *continente americano como una isla*, y que al hacer uso de la *doctrina del Destino Manifiesto* le permitiría potencializar su condición geográfica de ser una nación bioceánica, además de tener un pueblo que históricamente fue superando diversas coyunturas, para concretar su posicionamiento como un Estado marítimo, para el cual el mar siempre había representado una madre solícita; luego entonces, en el análisis mahaniano, los EUA debían de transitar, de ser un Estado con vocación terrestre tras su ampliación continental, para pasar a ser un *imperio marítimo*, que contaba con un área de seguridad en el Golfo de México-Mar Caribe, para pasar a disputar el predominio del océano a las potencias del momento.

Ideológicamente, el pensamiento mahaniano fue un importante aporte para la élite estadounidense, que facilitó la aplicación de una política exterior más activa en los asuntos globales, de fincar con más certeza su seguridad nacional a condición de repensar a los EUA como una isla protegida por dos océanos, pero de igual manera, potencializó la condición humana de toda una nación, para hacer del mar su nuevo hogar, protegidos por la gracia de Dios, tal como lo define la doctrina del Destino Manifiesto. (Mahan, 2004).

Con las seis disposiciones del Marco Teórico que ofrece el estudio de Mahan: condición geográfica, conformación física, extensión territorial,

tipo de población, carácter nacional, es decir, interés nacional y las características de su política gubernamental, permiten identificar que no cualquier Estado las puede concretar en su beneficio, si no se considera la importancia de la herencia que tenga una nación de su conexión con el mar, no solo por su situación de ser una nación oceánica, sino también se deben de sumar las características ideológicas con las cuales fue definido el proyecto de nación, y que a partir de éstas se tiene una plena política de Estado, que le permita a la élite de poder establecer un liderazgo regional, continental o mundial a través de aceptar el reto de ser una nación marítima. (Armstrong, 2013).

Mientras Mahan establecía seis condicionantes para que EUA se identificara como una isla continental, que potencializara su poder nacional en beneficio de tener un proyecto marítimo, en Gran Bretaña, Corbett, hombre de las confianzas del Almirantazgo y de Downing Street N°10, que elaboró un estudio al que intituló: Inglaterra en el Mediterráneo: un estudio del ascenso e influencia británica dentro de los estrechos. 1603-1713, en el que expuso la necesidad de que el imperio fuera un activo actor en dicho espacio, pues en éste se encontraba la entrada-salida al Océano Atlántico, como de igual manera haciendo uso del Canal de Suez, se podía hacer uso del Mar Rojo en dirección del Océano Índico y, por ende, la capacidad de llegar al Océano Pacífico. El Mar Mediterráneo se definía como un pivote geopolítico que proyectaba los intereses británicos por ejercer un liderazgo oceánico a nivel global, como también un área de seguridad para mantener alejadas las amenazas a la isla. (Corbett, 1904).

Ahora bien, tras haber elaborado tal investigación, un año después con el conocimiento adquirido, redactó la que se ha considerado como la mejor de sus obras a la que intituló: Algunos principios de estrategia marítima, en la que su principal objetivo fue mantener la preponderancia de la actividad y de las rutas comerciales del imperio británico a nivel mundial, de tal manera, que el debido planeamiento de las capacidades navales de la nación, eran de gran interés a causa de las factibles guerras que habrían de librarse cercanamente con las potencias antagónicas; por tal motivo, se debían de considerar los siguientes puntos: identificar doctrinalmente la importancia del mar como una gran barrera defensiva, dado que el mar era parte de la extensión del poder político, económico y social del imperio británico; ampliar las capacidades navales a razón de contar con una Armada polifacética, con una variedad de naves de superficie como acorazados, fragatas, de transporte, logísticos y submarinos, además de establecer planes anfibios (una novedad para ese momento histórico) que permitieran una combinación de fuerzas con las tropas terrestres para su transportación, acceso a tierra, apoyo en áreas costeras y cobertura de las escuadras. (Corbett, 2005).

Este simbólico personaje del pensamiento del poder marítimo del imperio británico, al igual que el Contralmirante Mahan, fue un asesor especial de la élite británica, al estar bajo las órdenes directas de Lord Haldane, quien fue Secretario de Guerra del Primer Lord del Almirantazgo, Sir Winston Churchill. Hacia 1911 sus escritos y pláticas en diversos foros le permitieron establecer un marco teórico, de cómo Gran Bretaña, frente a un mundo complejo, la mar se volvía el medio necesario para el sostenimiento de la hegemonía de su nación, pero ante todo, teniendo en cuenta que el poder marítimo, debía de ser acompañado de una profunda estrategia naval-militar, que facilitara que la isla lograra su cometido de mantenerse aislada de las dificultades que le imponía el orden internacional de principios del siglo XX. Tal plan estratégico, debía de ser objetivo, con firmes acciones políticas en los escenarios diplomáticos, una preponderancia en los mercados fuera del entorno del imperio y, ante todo, que el *British Way of Life* (El Estilo de Vida Británico) siguiera siendo un modelo ideológico que normara las relaciones internacionales de la época. (Lambert, 2017).

Tales preocupaciones permitieron que el imperio británico saliera victorioso de la *Primera Guerra Mundial* y mantuviera su hegemonía hasta el comienzo de la *Segunda Guerra Mundial*, pero más aún, el pensamiento de Corbett ha trascendido en el tiempo para sumar sus posicionamientos a los de Mahan en la manera en que los Estados deben hacer uso de sus capacidades estratégicas, sean éstas geográficas, políticas, económicas o militares. El manejo de éstas en beneficio del proyecto de nación traerá consigo el establecimiento de un liderazgo y del fortalecimiento del propio Estado en beneficio de su nación.

Por su parte, tras un proceso radical en el proyecto de nación del otrora imperio ruso, esta nación se convirtió en la primera que adoptó la tesis marxista; sin embargo, sus objetivos nacionales no se vieron modificados en mucho, por el contrario, se mantuvieron buscando prevalecer su condición hegemónica en Euroasia, a partir de una categoría de régimen único, centralista de la vida de la sociedad, preponderando las necesidades del Estado por encima de las de la sociedad.

Tal cambio de la ideología-doctrina en el Estado ruso, provocó en primera instancia una desvinculación del quehacer geopolítico que se venía construyendo desde el período histórico de Iván “El Terrible”, de rusificar al este de Moscú, primero por vía terrestre, para posteriormente pasar al periodo de Pedro “El Grande”, quien tuvo como prioridad el espacio marítimo para colocar a Rusia, como una potencia marítima con pleno uso de los océanos para beneficio del imperio, la conquista del Mar Báltico, les asintió tal capacidad, que les permitió rivalizar en este espacio con las otras potencias de Europa occidental.

A partir de estos procesos de desarrollo del imperio ruso, se osciló en la práctica geopolítica del uso de su capacidad de potencia terrestre a una oceánica, pero la revolución puso en impasse tales procesos mientras no se consolidaba la nueva élite que ejercería el poder del Estado a partir de la nueva ideología que debía de permear en cada miembro de la naciente sociedad soviética.

La muerte del fundador del Estado soviético, Vladimir Ilich Uliánov (conocido como Lenin) y la imposición del nuevo liderazgo en la persona de José Stalin, se emprendió un gradual proceso de reconstrucción de las fuerzas armadas soviéticas, con pocos elementos del viejo imperio para encausar la nueva doctrina que enmarcaba el Estado. En el caso de la Armada soviética, se recuperó la visión talasopolítica que había concretado el reinado de Pedro “El Grande”: ser una fuerza ofensiva-defensiva de alcance oceánico, que permitiera, primero el fortalecimiento del proyecto de ser una nación socialista y luego pasar a imponerse como potencia frente a las naciones capitalistas.

Consolidado el pensamiento marxista-leninista, el régimen liderado por Stalin dio paso a modernizar la flota soviética, con nuevos diseños para su barcos y planeamiento novedoso para los tiempos que se empezaban a vivir en la Europa de 1930; sin embargo, los tiempos se acortaron y no dio tiempo a que se consolidara el proyecto que encabezaba el Almirante Nicolai Kuznetzov de contar con acorazados, cruceros de largo alcance, como de portaaviones, caza-torpedos y de submarinos para proteger la costa soviética en el Mar Báltico, Mar Blanco, Océano Pacífico y el Mar Negro y así recuperar la ventaja geoestratégica que se había perdido con la firma de Tratado de paz con Alemania en Brest-Litovsk en marzo de 1918.

El comienzo de la Segunda Guerra Mundial con la invasión alemana a la Unión Soviética, desencadenó una rápida y eficaz destrucción sobre puntos torales para la defensa de esta nación, devastando astilleros, diques secos, barcos y puertos en el Mar Báltico, lo que comprometió la capacidad de defensa soviética, por lo que se tuvo que hacer uso de las anquilosadas naves de la era Romanov para hacer frente al enemigo. El proyecto de modernización fue severamente dañado, pues terminada la guerra, casi por 10 años esas naves seguían en funcionamiento debido a las precarias condiciones económicas en las que había quedado la Unión Soviética, que había apostado por una defensa terrestre-aérea para la salvaguarda de su existencia como nación.

Fue hasta 1953, posterior a la muerte de Stalin, que el mar y el océano se recuperó en el ideario ideológico-político del régimen soviético, gracias a Sergei Géorguievich Gorshkov, protegido de Kuznetzov *desde* la Academia

Naval de Frunze en Leningrado y un activo combatiente de los alemanes tanto en el Mar Negro, como en el Mar de Azov, durante la defensa de Stalingrado, que le valió alcanzar un rápido ascenso como Capitán de Navío en ese periodo, pero cuando la Unión Soviética pasó a la ofensiva contra Alemania, alcanzó el grado de Contralmirante teniendo 31 años de edad; poco antes de que la guerra terminara, ya era Vicealmirante.

Es de destacar que al igual que Mahan y Corbett, Gorshkov se integró rápidamente a la élite del Partido Comunista en los duros tiempos de la guerra, demostrando sus firmes convicciones en la ideología marxista, como a los lineamientos doctrinales que se habían marcado para la Armada, aunado a la coyuntura de haber hecho amistad con dos piezas claves del Politburó Soviético y cercanos a Stalin, como fueron Nikita Krushchov y Leonid Brézhnev, además de su cercanía por cuestiones de la defensa de Stalingrado, con los generales Rodión Yákovlevich Malinovsky y Andréi Antónovich Grechko, quienes fueron Ministros de Defensa Soviéticos tras la muerte de Stalin.

Fortalecidos sus lazos políticos al interior del Kremlin, Gorshkov convenció a su gobierno de darle certidumbre a la modernización no solo de la Armada, sino que ésta debía de ser en toda la marina soviética, pues era menester trabajar en conjunto, tal como lo establecía la doctrina del Partido, todos en beneficio del Estado, pues la lección histórica que se tuvo con las demoras para su modernización tuvieron graves estragos en la protección de la patria, dándole ventajas geoestratégicas a sus enemigos y que en ese momento, las naciones capitalistas estaban aprovechando esa situación de debilidad estructural en la seguridad y defensa soviética.

En ese sentido, en su propuesta teórico-metodológica, contenida en textos como *El poder marítimo del Estado* es muy cercana a lo que plateó Mahan de utilizar los campos geográficos y políticos, la Unión Soviética como un territorio difícil de controlar, pero que sus puntos más extremos sirvieran de proyección de la capacidad naval de su nación y por el otro lado, la Gran Guerra Patria había fortalecido los principios doctrinales del marxismo-leninismo en el ánimo de la nación, por lo que se contaban con los elementos fundamentales para construir una Armada que redefiniera el espacio hegemónico de la segunda mitad del siglo XX. (Gorshkov, 1976).

Pero de igual manera, las propuestas de Corbett se ven reflejadas en cuanto a la necesidad de definir las prioridades del porqué debe de ser una flota oceánica, si para Corbett era prioritario dar cobertura a la actividad comercial del imperio británico, para Gorshkov, era

fundamental frenar el avance del capitalismo y ampliar la presencia de la doctrina soviética en el mundo. De tal manera, propuso que la marina soviética debía de estar estructurada de la siguiente manera:

- Flota mercante.
- Flota pesquera.
- Flota científica o de investigación.
- Flota oceanográfica (papel estratégico para la Armada).

En la propuesta de Gorshkov, la marina soviética debía jugar un papel de promotor de buena voluntad, de cooperación internacional, de alentar los intercambios económicos, no para crear áreas de control, sino para beneficiar a los más desvalidos, por lo que la flota mercante y pesquera asumirían la condición de promotores de la cooperación entre los pueblos, mientras que la de investigación apoyaría al desarrollo de aquellas naciones que recién estaban en el proceso de descolonización, o bien, deseaban ampliar su prioridades más allá del control de los Estados Unidos. Lo que en realidad estaban estructurando, fue un proceso de adoctrinamiento en franca competencia contra el bloque capitalista. (McConell, 1976).

Asimismo, la marina soviética demostró que sus avances tecnológicos estaban a disposición del mundo entero y más de las naciones débiles; lo cierto es que la Unión Soviética necesitaba insumos y materias primas estratégicas para continuar su carrera por el liderazgo global. Ahora bien, el apoyo a las naciones recién descolonizadas, sobre todo las ubicadas en el continente africano y en el Sudeste asiático, y en su momento en Cuba, le permitían atracar en puertos en donde de igual manera lo hacían barcos de las naciones del bloque de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), a los cuales espionaron haciendo uso de elaborados sistemas de inteligencia electrónica camuflados en barcos mercantes, pesqueros o de investigación científica, todo para monitorear de la manera más precisa a sus enemigos.

Pero para cubrir sus acciones, la propuesta de Gorshkov, contaba con una sólida defensa de la hábil utilización del derecho internacional marítimo, exigiendo con ello, la necesidad de ser parte de las naciones oceánicas y de su legítima presencia en los mares del mundo, para apoyar a las naciones que así lo requirieran en la búsqueda de su desarrollo como países. Luego entonces, en poco tiempo, la marina soviética, con todas sus capacidades estuvo en plenitud de ser un hegemon oceánico, que rivalizaba seriamente a la flota estadounidense y la propia OTAN. Al mismo tiempo, los bastos componentes de la marina soviética también fueron parte de la política exterior, que coadyuvaba en la toma de decisiones que se asumían en el Kremlin en la competencia con los EUA en plena guerra fría. (Rowlands, 2017).

Luego entonces, ideológicamente la propuesta de Gorshkov no sólo derivó en una potencia, también en la concreción de establecer una doctrina marítima a condición de que, en tiempos de paz, la Armada soviética era la vanguardia de los intereses nacionales y de las bondades de la preponderancia del Estado en beneficio de la sociedad. (tabla 1).

Tabla 1: Comparación del pensamiento estratégico

	Marco teórico	Contexto geopolítico
Alfred T. Mahan	Primera formulación de un marco teórico-metodológico para el poder marítimo en la era moderna, haciendo uso del reconocimiento del expansionismo británico contra el imperio español.	Retomó los principios doctrinales del Destino Manifesto adaptándolos a la visión de competir con las potencias europeas por los espacios marítimos, haciendo uso de las islas en torno a los EEUU como enclaves de proyección del interés nacional.
Julian S. Corbett	Replanteamiento de la utilización del espacio marítimo como una zona de control del interés británico.	Redefinió las capacidades de la Armada Británica a partir del control de las rutas de navegación para el sostenimiento de la hegemonía marítima de la corona.
Sergéi Gorshkov	Adaptación del modelo Mahaniano a la condición del interés nacional soviético, sumando para ello, los principios de la talasopolítica de la era de Pedro el Grande de control de sus fronteras marítimas.	Competir por los espacios geopolíticos frente al bloque estadounidense, haciendo uso de las ventajas que les ofrecieron la disputa por la influencia ideológica-doctrinal en el proceso de descolonización y de movimientos de reivindicación nacionalista en diversas zonas del mundo.
Doctrina naval México	DAM 1.0 Doctrina de la A.M. DAM 1.0 A Inteligencia Estratégica. DAM 1.0 B Planeamiento Estratégico. DAM 1.0 C Mando y Control. DAM 1.3 Operaciones Navales.	Geográficamente privilegiado, bioceánico, vecino de hegemonía mundial con fuerte dependencia comercial y proyección con base en principios de la política exterior.

Comparación del pensamiento estratégico

	Poder naval poder marítimo	Objetivo estratégico
Mahan	Definió una metodología para el ejercicio del poder marítimo agrupando a los seis principios en dos bloques: El geográfico y el político.	Ejercicio de la proyección de los EEUU como potencia marítima.
Corbett	La fórmula es en sí mismo, el mantenimiento del proyecto nacional marítimo de la corona británica, mismo que se fundamenta en las políticas que estableció la Reina Elizabeth I en el siglo XVI.	Seguir ejerciendo la hegemonía británica a partir del control de sus rutas y colonias.
Gorshkov	Utilización de las acciones de poder con las cuales Pedro el Grande estableció las bases para el establecimiento de la presencia rusa en el Mar Báltico y en el O. Pacífico, potencializándolo a través de las directivas del PCUS y del nacionalismo soviético por controlar el Mar Mediterráneo y asegurar su proyección de ser una nación multioceánica.	Confrontar el espacio de poder hegemónico del mundo occidental a partir de su sistema de alianzas del Pacto de Varsovia y con naciones cuyos gobiernos sean de corte nacionalista.
Doctrina naval México	<p>Poder marítimo El Estado mexicano ha venido integrando los diferentes elementos que lo conforman de una manera pragmática, producto sobre todo de la necesidad de lograr un desarrollo económico y sustentable.</p> <p>Poder naval Elemento del Poder Marítimo que conjuga los medios de la Armada de México para defender los intereses de la nación.</p>	<p>Garantizar la consecución de objetivos nacionales permanentes, el cumplimiento del Estado de Derecho en el mar y los determinados por la dirigencia política.</p> <p>En cuanto al Poder Naval, a través de operaciones navales de guerra y distintas a la guerra.</p>

Comparación del pensamiento estratégico

	Objetivo táctico	Fuerzas
Mahan	Modernización de la Flota tanto en la estructura de los barcos (acero) como la adaptación de motores de alta tecnología de la época.	Primacía Naval. Flota de Barcos de Guerra. Batalla Decisiva.
Corbett	Convertir a la flota en un ente moderno y polifacético para llevar a cabo misiones anfibia y desembarque que apoyaran a las fuerzas terrestres.	Armada según la situación, recursos y el adversario. Fuerzas balanceadas.
Gorshkov	Modernización de la Armada Soviética, al contrarrestar las capacidades de la flota de EEUU y de la OTAN a través de una eficiente flota de submarinos y acorazados que respondieran a las capacidades del enemigo.	Inteligencia Naval, sustentada en una eficiente flota pesquera y oceanográfica que apoye las labores de Seguridad nacional del Estado Sovietico.
Doctrina naval México	Control y negación del mar en áreas de interés de las Z.M.M. además uso del mar con base en el derecho nacional e internacional.	FFAA. para la defensa, seguridad y protección considerando a las fuerzas navales como segunda línea de defensa, posterior a la política exterior. Además, organización de Regiones Navales para ejercer la autoridad para el cumplimiento de orden jurídico, con énfasis en: <ul style="list-style-type: none"> • Proteger tráfico marítimo. • Salvaguarda vida humana. • Prevención y combate contaminación. • Combate al crimen organizado y terrorismo. • Operaciones vs piratería. • Apoyo a la población civil.

Comparación del pensamiento estratégico

	Estrategia	Táctica
Mahan	Batalla Decisiva.	Concentración de Fuerzas. Líneas Interiores. Control de líneas de Comunicación. Puntos de Estrangulamiento.
Corbett	Batalla decisiva. Flota de formación. Invasión comercial.	Concentración flexible. Situacional. Control de líneas de comunicación.
Gorshkov	Influencia de la presencia de la flota soviética en puertos de los países del Tercer Mundo, haciendo uso de la cooperación internacional.	Concentración la capacidad de despliegues estadounidense con una eficaz flota de submarinos.
Doctrina naval México	Concebida considerando los intereses en el mar, y las amenazas y riesgos a la Seguridad Nacional.	Empleo directo de medios en áreas de operaciones con base en los principios universales de la guerra naval: unidad de objetivo y continuidad en la acción, acción ofensiva, concentración y economía de fuerzas, flexibilidad, seguridad, sorpresa, sencillez, coordinación y cooperación.

Comparación del pensamiento estratégico

	Perspectivas
Alfred T. Mahan	<p>La Armada protege el propio imperio comercial, económico y colonial.</p> <p>La Armada priva al enemigo de su comercio o mercantilismo al negarle en control de los mares.</p> <p>Crea un estrangulamiento sobre el enemigo al bloquear su comercio a sus comerciantes.</p> <p>El control de los mares se ganará por una batalla decisiva.</p> <p>El poder de fuego (buques de batalla) era forma de ganar esta batalla decisiva.</p> <p>El dominio de los mares apoya el poder económico y el mercantilismo de su país.</p>
Julian S. Corbett	<p>El control de las comunicaciones marítimas es lo más importante. Evitar el control de las comunicaciones marítimas por parte del enemigo.</p> <p>NO es común para ninguno de los bandos tener el dominio completo de los mares; el control de los mares existe en varios niveles y en varios lugares, pero NO es total.</p> <p>El único derecho que cualquiera de los bandos tiene, es el derecho de paso.</p> <p>Ganar el derecho de paso le permite a uno ejercer presión militar directa sobre territorio del enemigo.</p> <p>El dominio de los mares apoya el poder económico y el mercantilismo de su país.</p>
Sergéi Gorshkov	<p>Difundir a la Armada soviética como una poderosa herramienta de la difusión de la Política Exterior de la URSS.</p> <p>Establecer lazos de amistad con países recién independizados en África, Sudeste Asiático y latinoamericanos haciendo uso de sus programas de apoyo para el desarrollo marítimo.</p> <p>Que la Armada Soviética, sea un baluarte de expansión del ideario doctrinal Marxista-leninista en el mundo.</p> <p>Aplicación de políticas internacionales para ejercer acciones de puertas abiertas en océanos y mares del mundo.</p>
Doctrina naval México	<p>Aprovechamiento del mar de conformidad a la normatividad nacional y tratados internacionales de los que México es parte.</p>

Fuente: Elaboración propia.

Hacia un modelo teórico del poder marítimo mexicano

Desde la consumación de la Independencia de México en 1821 hasta nuestros días, está de manera permanente la constante preocupación de mantener la integridad territorial y la preservación de la soberanía nacional. La memoria histórica, nos hace recordar la serie de sucesos que fueron determinando el carácter nacional a causa de las diversas invasiones y pérdida de territorio que fue sufriendo nuestro país, lo que a la fecha estableció una manera de observar nuestra realidad como nación y como actor internacional, de ahí que nuestras doctrinas en materia de política exterior han sido elaboradas a condición de mantener la integridad de la nación, preservar el Estado de derecho y la óptima convivencia internacional. Sin embargo, tales particulares, hacen necesario establecer cuáles son los influjos geopolíticos del México del siglo XXI, en donde la democracia representativa, las libertades humanas y el libre mercado, son lo que está normando la participación de los Estados-nacionales en el marco de la globalización vigente.

Recuperando la fórmula señalada anteriormente para el caso mexicano, se cuenta prácticamente con cada uno de los elementos como son: *Imaginación nacional + conocimiento exacto de sus fronteras + zonas de influencia + alianzas estratégicas + amenazas y riesgos + élites de poder*, de ahí que, es importante considerar que México se ha ido consolidando como una nación activa en el escenario internacional, promoviendo ante todo, la solución pacífica de las controversias, la no injerencia y la autodeterminación de los pueblos. Por lo tanto, para el debido ejercicio de su poder marítimo, es oportuno recuperar las tesis de Mahan, Corbett y Gorshkov desde sus propias características geográficas y políticas.

Para los tres teóricos, era fundamental el mantenimiento del dinamismo comercial de sus naciones; para Mahan este se podía sustentar en la capacidad que el Estado tuviera enclaves estratégicos; para Corbett, el tránsito libre de las líneas de comercio marítimo y para Gorshkov, el mantener los mares abiertos a través de la cooperación internacional.

Luego entonces, se debe de considerar que México como parte de su estrategia de integración a los procesos de globalización tras la caída del bloque soviético, ha ido estableciendo una interesante estructura de 12 tratados de libre mercado con 46 países, aunados a 32 acuerdos denominados para la Promoción y protección recíproca de las inversiones con 33 naciones y nueve más de alcance limitado en el área de la Asociación Latinoamericana de Integración. De igual manera, no se debe soslayar la activa participación en mecanismos multilaterales y regionales como son la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) como en la Organización para la

Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), sin soslayar su membresía en el G 20. Con este esfuerzo de diversificación para el mercado mexicano, se requiere una profundización de la capacidad del despliegue de una marina mercante que trabaje en conjunto con este proceso que el Estado ha ido procurando en los últimos años.

Ahora bien, del lado de sus condicionantes geográficas, se debe de considerar que nuestra nación está razonada como una de las más importantes por sus características de mega diversidad, a partir de contar con una extensión oceánica de 65% y terrestre de 35% del total de su superficie nacional, distribuidas estas características por su condición bioceánica. En el litoral del Océano Pacífico, incluye los golfos de California y Tehuantepec y en la costa del Océano Atlántico, se ubica el Golfo de México y Mar Caribe, y al mismo tiempo, en el Golfo de México se ubica también al Golfo de Campeche.

Estas características han permitido que los mares mexicanos sean divididos en ocho regiones ecológicas marinas o ecorregiones al interior de la Zona Ecológica Exclusiva (ZEE): (1) Norte del Golfo de México, (2) Sur del Golfo de México, (3) Mar Caribe, (4) Pacífico Centro-Americano, (5) Transición Mexicano del Pacífico, (6) Golfo de California, (7) Pacífico Sud-Californiano, y (8) Transición de la Bahía de Monterrey en el Pacífico. Al mismo tiempo, nuestra nación cuenta con islas, arrecifes y cayos en los mares adyacentes; una plataforma continental y los zócalos submarinos; aguas de mares territoriales y los mares interiores. Oficialmente, el Estado mexicano cuenta con 1.9 millones de kilómetros cuadrados de superficie continental, 5, 127 kilómetros cuadrados de superficie insular y 3.1 millones de kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva, por lo que la superficie total de la nación es de más de cinco millones de kilómetros cuadrados. (www.biodiversidad.gob.mx).

De igual manera, los litorales de México, son de una extensión de 11,122 km, exclusivamente en su parte continental, sin incluir litorales insulares, de los cuáles 7,828 km están en el Océano Pacífico y 3,294 km en el Golfo de México y Mar Caribe; ahora bien, en el año 2012, se realizó una catalogación de cerca de 2, 300 cayos, islas, arrecifes, islotes, bajos y bancos en la Zona Económica Exclusiva, destacando, las islas: Clarión, Cozumel, Banco Chinchorro, Arrecife Alacranes, Espíritu Santo y las Revillagigedo.

Tal determinismo geográfico coloca a México en una posición estratégica en las actuales condiciones que la globalización exige, de ahí que es importante considerar que el modelo ideológico-político que se ha ido gestando a lo largo de su historia, también es determinante para el debido entendimiento de cuáles son las características de sus

aspiraciones nacionales. El esfuerzo que se ha ido cimentando tras la culminación de la Revolución y de los sucesos de la guerra fría, han determinado que México sea una nación comprometida con los valores democráticos con los cuales el resto de la comunidad internacional se ha implicado con el fin de gestar que las sociedades-nacionales vayan adoptando valores en común para una mejor convivencia global.

De ahí que México está obligado a la preservación de los valores mundiales que se han construido en los últimos años; al mismo tiempo, es partícipe de la seguridad regional e internacional, máxime cuando en términos económicos está inscrito en la región de América del Norte; de igual manera, los intereses mexicanos se encuentran ligados al desarrollo de la Unión Europea, como de la zona APEC, aunado a los compromisos que establece su membresía con la OCDE; es decir, México como un actor internacional, es un importante eslabón talasopolítico en el proceso dinamizador del libre mercado, por lo que debe presentar una ideología marítima, con la cual se sienta identificado con su pertenencia con el mar.

Si bien, la sociedad mexicana identifica con claridad la figura terrestre de nuestro país, es oportuno que para desarrollar aún más los objetivos nacionales con respecto a nuestras ventajas marítimas, el repensar el imaginario de lo que en verdad es nuestro Estado, puede plantear que así como se considera en la tesis mahaniana que EE. UU. es una isla, México es una sucesión de islas, pues está ubicado en un continente-isla, su condición bioceánica, le da las ventajas de una isla y sus dos penínsulas tanto en los Océanos Pacífico y Atlántico son islas que le dan la proyección al interior de los océanos ya mencionados, aunado a la serie de islas que están en su espacio de Mar Territorial y de su Zona Económica Exclusiva.

Tal condición de verse a México como una isla, requiere de un óptimo conocimiento de las necesidades para su desarrollo, fortaleza y seguridad, frente a cualquier contingencia que deba ser atendida; luego entonces, si el imaginario, desde la parte geográfica invita a un replanteamiento del quehacer de la nación, nos hace recuperar la memoria mítica de lo que fue su pasado prehispánico de sus deidades vinculadas con el medio marítimo, pero al mismo tiempo, permite recuperar las hazañas de grandeza de las flotas de la Nueva España y de la Armada de Barlovento que le dieron prestigio al virreinato y más aún, los actos heroicos a causa de la defensa de la soberanía nacional.

México cuenta con un enorme potencial en diversas aristas para definir un destino marítimo cuyos esfuerzos deben estar encaminados a la elaboración de un sólido pensamiento ideológico-doctrinal que encause y anime tales esfuerzos para que el Estado asuma con solidez su naturaleza

bioceánica. Tal como lo expusieron Mahan, Corbett y Gorshkov, son fundamentales las condicionantes de innovación y desarrollo científico, como también la ampliación de las vertientes en las cuales están los objetivos y aspiraciones nacionales del país, en una era de definiciones del escenario nacional y global.

La ideología del Estado mexicano, debe ir en el sentido del fortalecimiento del poder marítimo, asumiendo la experiencia histórica, la fortaleza democrática del país, sus capacidades geográficas como su sentido de la recreación del imaginario con el cual fue construida nuestra nación. Tales elementos analíticos están emanando de las acciones cotidianas de la Secretaría de Marina-Armada de México, tanto en sus quehaceres en la defensa y salvaguarda de los intereses nacionales, como también de los esfuerzos de sus análisis en materia de inteligencia por mantener la integridad territorial y de su vocación educativa de contar con una Armada educada en los estándares correspondientes a la posición de prestigio y responsabilidad que México tiene en este siglo XXI.

El poder marítimo es “todo lo que tiende hacer grande a un pueblo sobre o al lado del mar”, el cual “está compuesto por muchos factores y no puede ser expresado fácilmente como una sola entidad”. Alfred T. Mahan.

LOS INTERESES MARÍTIMOS DE MÉXICO

CAPITÁN DE NAVÍO
FRANCISCO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ

Introducción

La importancia de los mares y océanos radica en que son una fuente de recursos alimenticios, materias primas y energéticos, a través de ellos se desarrollan las rutas de comunicación más importantes del planeta; en este sentido, el área costera de los países con litoral ofrece un potencial invaluable para generar riqueza derivada de las actividades marítimas, dichas actividades juegan un papel preponderante, puesto que son el conjunto de medios que comprende los intereses marítimos y constituyen la fuerza que impulsa al desarrollo marítimo de un país.

La investigación y el desarrollo tecnológico revisten también gran importancia, puesto que actualmente son un componente transcendental para evitar la explotación irracional de los recursos marinos y la degradación de los océanos, por lo que esta debe aplicarse para lograr un aprovechamiento sostenible¹ de las zonas marinas.

México cuenta con una vasta extensión de costas y mares, poseedores de una fuente de recursos que se creía inagotable, han sido y siguen siendo irracionalmente explotados debido principalmente a la falta de un pleno conocimiento de sus límites y la ausencia de un manejo integral que permita su adecuado uso y aprovechamiento.

Esta situación ha ocasionado que ciertas actividades económicas marítimas como la pesca, el transporte marítimo, la producción energética, la extracción de minerales, el turismo, entre otros, no hayan tenido un desarrollo equilibrado a pesar de su gran potencial de crecimiento en comparación con la industria del petróleo. México en los últimos años ha presentado una menor dependencia del mismo ya que ha disminuido su aportación al PIB nacional, como ejemplo, en 2008 su aportación fue de 18%. (Albarrán, 2016).

1 Concepto que se aplica desde 1987 cuando el Informe Brundtland, conocido como “Nuestro Futuro Común”, planteó “satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades y aspiraciones. SEMARNAT. (2018) Diferencia entre sustentable y sostenible. Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales. <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/diferencia-entre-sustentable-y-sostenible>.

En nuestro país, la mayoría de los escritos sobre los intereses marítimos abordan el tema desde el punto de vista del desarrollo portuario y el transporte marítimo, esto se debe principalmente a que representa el 80% de las importaciones y exportaciones del comercio internacional, sin embargo, estas son sólo algunas de las muchas actividades que tienen que ver con el desarrollo marítimo de una nación, en especial de países como México que tienen gran importancia en el mundo por la extensión de sus litorales y zonas marinas.

Los océanos han sido medio de desarrollo de muchos países a partir del comercio e intercambio cultural con otros pueblos. Según lo expresa Michael White en (SEMAR, INEHRM, 2012, p. 21), “la mayor parte de las grandes ciudades fueron edificadas cerca del agua, en bahías y penínsulas, [...] así fue posible que las sociedades antiguas hicieran contacto entre ellas e iniciaran intercambios de mercancías, ideas y costumbres”, de tal manera, que todo el comercio intercontinental hasta mediados del siglo XX, se realizaba por medio del transporte marítimo.

La importancia de los océanos para los países tiene un valor estratégico, a este, hay que añadir el de las zonas marinas, tanto desde el punto de vista de desarrollo económico como del de la seguridad nacional. Se ha señalado que nuestro país carece de una cultura marítima, cuyo desarrollo se ha basado en prácticas económicas establecidas hacia el interior de la república. (SEMARNAT, 2006) tal condición ha mermado considerablemente la explotación plena de los recursos provenientes del mar.

En el presente siglo y los años por venir, se hace apremiante la necesidad de búsqueda de recursos y sobre todo de fuentes de alimentos para la cada vez mayor cantidad de personas en el mundo. Según datos de la Consejo Nacional de Población (CONAPO), en 1997 México tenía 95 millones de habitantes y para 2017 un total de 123 millones, lo que corresponde a una tasa de crecimiento anual del 1.0%. Esta tasa de crecimiento de la población ha ido disminuyendo por factores asociados principalmente a una nueva cultura de control de natalidad; no obstante, es un hecho que la población mundial seguirá aumentando, por lo que se necesitará de políticas públicas que promuevan el desarrollo sostenible de los recursos marinos en mayor medida.

Desarrollo

Los intereses marítimos

México estuvo bajo la dominación de España durante casi 300 años –una de las mayores potencias marítimas de la época–, a pesar de esto, y de contar con una gran extensión de mares y costas, en la Nueva España no se desarrolló el potencial marítimo. Dando particular importancia

al impulso de la Ciudad de México donde se concentró el poder político y económico del Virreinato. La actividad comercial con Europa y con las islas Filipinas propició el surgimiento casi único de los puertos de Veracruz² que conectaba al Atlántico y Acapulco en el Pacífico. De este último zarpaba el Galeón de Manila (Mejor conocida como la Nao de China) el cual entabló un lazo comercial y cultural de Asia con el imperio español.

Estas rutas marítimo-comerciales favorecieron el desarrollo del comercio y la construcción de buques navales para la protección de las mercancías transportadas, así mismo, fue necesaria la fortificación de puntos estratégicos a lo largo de la costa como defensa de los ataques de piratas y corsarios en la zona del Golfo de México, Mar Caribe y en el Pacífico.

Durante esta etapa, la actividad marítima que más auge tuvo fue el comercio marítimo; sin embargo, esta actividad no propició el crecimiento de otros puertos importantes y solo destacaron como puertos de cabotaje Pánuco, Tampico, Coatzacoalcos, Campeche y Tabasco. (SEMAR, INEHRM, 2012).

Existe literatura de pensadores marítimos que han reconocido que los intereses marítimos han jugado un rol preponderante para el desarrollo económico, político, social y cultural de las diferentes naciones; no obstante, nuestro país no ha mostrado una vocación hacia el mar, más bien, históricamente esa vocación ha sido influenciada por un fuerte apego a lo terrestre. Se puede decir que un incipiente intento se dio en 1953, cuando el entonces mandatario de la República Adolfo Ruiz Cortines coordinó el programa nacional marítimo denominado “La Marcha al Mar” el cual fue “dirigido a aprovechar al máximo las riquezas y los recursos naturales que proporcionaban los amplios litorales mexicanos”. (SEMAR, 2017, p. 117).

Desafortunadamente, como muchos otros programas, fue una política de Gobierno que no trascendió otros sexenios, pero que nos enseñó la importancia de los intereses marítimos para el desarrollo del país, enfocado en potenciar las áreas marítimas con miras a generar fuentes de trabajo con el fin de evitar la emigración hacia los Estados Unidos de América y la sobrepoblación de ciudades del Altiplano, entre otros.

Para interiorizarnos sobre el entendimiento de los intereses marítimos debemos principiar por el estudio de los intereses nacionales y, para ello,

2 En tiempos de la Colonia, la situación de los recién habilitados puertos americanos era sumamente precaria. El más importante del reino era Veracruz por ser un punto cercano a la Ciudad de México, concentraba durante el siglo XVI el 40.3% del conjunto del comercio entre España y las Indias. Era considerado la puerta de entrada al reino de la Nueva España. SEMAR (2012). Historia General de la Secretaría de Marina – Armada de México. Un desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución. México, D.F.: Secretaría de Marina – Armada de México e Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.

hacemos uso de la teoría sobre los objetivos nacionales. Al respecto, el autor Thiago Cintra menciona que el hombre, refiriéndonos al género humano, en los actos de libertad y racionalidad característicos de su naturaleza –sea individual o colectivo– se plantea y dirige hacia “objetivos que deben ser claramente definidos” con el fin de orientarlos hacia sus necesidades. En ese sentido, la Nación³ “también debe graduar su acción a través de objetivos que permitan atender, en forma efectiva, a las necesidades, intereses y aspiraciones de la colectividad entera”. (Thiago, 1991). Así mismo, sugiere que adoptar:

Objetivos Nacionales representa pues, la dimensión racional que le es propia a la acción política, creando un referencial que sea capaz de orientar el camino histórico de un pueblo a la vez que establece los parámetros de evaluación de las acciones del gobierno. (Thiago, 1991, p. 1).

Para Cintra, los intereses ya sean del individuo o de la nación, provienen o parten de la existencia de necesidades materiales o no materiales, que pueden ser tan básicas como las biológicas (perpetuación de la especie y su sobrevivencia) y culturales, como la seguridad y protección, así como las que tienen que ver con el desarrollo, al convertirse en el ideal de la colectividad, es decir que “son la génesis de los valores que orientan la convivencia social”. (Thiago, 1991, p. 2) que a su vez, llegan a transformarse en las aspiraciones nacionales.

La convivencia en común a lo largo de la evolución histórico-cultural propicia que surjan necesidades, intereses y aspiraciones comunes, las cuales permiten que una Nación sea viable mediante la integración del individuo ante la diversidad de intereses y objetivos grupales. Por lo que los intereses nacionales son:

la expresión de deseos colectivos despertados por la necesidades primarias o secundarias de toda la nación, en ese sentido, cuando estos intereses nacionales se proyectan en la conciencia nacional pasan a la categoría de aspiraciones nacionales y, por ende, contribuyen al fortalecimiento de la identidad nacional. (Thiago, 1991, p. 2).

Hasta ahora, la teoría de Thiago Cintra nos ha aportado a este estudio el carácter nacional a la categoría de los intereses, sin embargo, no se ha definido lo que implica el término marítimo. Para esto se recurre al texto: *Fundamentos de Doctrina Marítima* editado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimo del Perú (IEHMP), donde se define que; “la conjunción de todos los medios que dispone una Nación para el logro de

3 De acuerdo con Thiago Cintra, Nación es la “dimensión integradora de los diferentes individuos, grupos y segmentos que conviven en el mismo territorio”. (1991) Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo. México.

sus objetivos, constituye su realidad nacional”. (IEHMP, 2016, pp. 31-32), la cual se divide en dos componentes o categorías conceptuales: el poder nacional y el potencial nacional.

La parte de la realidad nacional que reúne a toda actividad relacionada con el mar está definida por la realidad marítima, cuyo conocimiento permite saber a ciencia cierta cuál es la “capacidad real para contribuir al logro de los objetivos y fines nacionales mediante el uso del mar”. (IEHMP, 2016, pp 31-32).

La realidad marítima, al igual que la realidad nacional, contiene un elemento de poder y un elemento de potencial. Con relación al poder marítimo, el conjunto de medios que comprende el concepto de intereses marítimos constituye la fuerza que impulsa al desarrollo nacional en el ámbito marítimo, dichos medios están representados por las actividades marítimas. El potencial marítimo es la capacidad para hacer el uso del mar en el futuro. (IEHMP, 2016).

Para unificar estos conceptos, el IEHMP define al poder marítimo de la siguiente forma: “El elemento que denota la capacidad actual del Estado para hacer uso del mar en beneficio, para el logro de sus fines u objetivos” (IEHMP, 2016, p. 32), respecto al empleo de este poder, “tenemos que la componente que impulsa al desarrollo está construida por la fuerza que determinan los intereses marítimos mientras que la correspondiente a la defensa está conformada por la capacidad que tiene el poder naval”. (IEHMP, 2016, p. 33).

Así mismo, menciona que los intereses marítimos son:

la parte de los intereses nacionales que comprende el conjunto de medios que se emplean para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo, y que contribuyen a alcanzar los objetivos de desarrollo y seguridad nacional en conjunto. (IEHMP, 2016, p. 33).

En seguimiento con la teoría, el IEHMP reconoce y define las siguientes actividades producto de los intereses marítimos:

- **Comercio marítimo:**
 - Transporte marítimo.
 - Buques.
 - Marina mercante.
 - Puertos.
 - Construcción naval.
 - Servicios portuarios.
- **Recursos renovables:**
 - Industria pesquera.

- Pesca artesanal.
- Acuicultura.
- **Recursos no renovables:**
 - Minería marina.
 - Recursos energéticos.
- **Industria marítima:**
 - Construcción naval.
 - Reparaciones navales.
- **Investigación marítima:**
 - Investigación científica y tecnológica.
 - Innovación científica y tecnológica.
- **Educación y cultura:**
 - Artes náuticos.
 - Deportes náuticos.

Por otro lado, para la Armada de Chile el concepto de los Intereses Marítimos se entiende de la siguiente forma:

...el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar, dichas actividades son realizadas tanto por el Estado como por particulares en las aguas jurisdiccionales, en el fondo marino y en el litoral con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos entre ellos. (Codina, 2003, p. 4).

Entre los intereses marítimos chilenos se destacan: “Marina Mercante, Transporte y Terminales Marítimos, Comercio Exterior, Flota Pesquera e Instalaciones de Apoyo, Buques de Investigación Científica, Industria Naval, Establecimientos de Explotación del Fondo Marino, Deportes Náuticos y Medio Ambiente Acuático”. (Codina, 2003, p. 4).

En este sentido, la Doctrina de la Armada de México describe que el Estado mexicano en su evolución:

“[...] ha venido integrando los diferentes elementos que conforman el poder marítimo de una manera pragmática, producto sobre todo de la necesidad de lograr un desarrollo económico y sustentable, que permita solucionar los problemas de empleo y calidad de vida de su población [...]”. (SEMAR, p. 44).

Por lo que relaciona los siguientes intereses marítimos:

- Marina Mercante Mexicana.
- Puertos Mexicanos.
- Flota Pesquera Mexicana.

- Industria Naval Mexicana.
- Recursos Energéticos.
- Sector Turístico.
- Investigación Oceanográfica.

De acuerdo con lo planteado hasta este momento y con base en las definiciones de los intereses marítimos, las innumerables actividades que se desarrollan en el mar pueden ser agrupadas en las siguientes ocho categorías (figura 1) para su análisis: Transporte marítimo, Industria naval, Pesca, Turismo, Minería marina, Extracción de petróleo, Energías renovables e, Investigación científica y tecnológica, como se aprecia en la siguiente figura.

Figura 1: Modelo teórico: Principales actividades marítimas.



Fuente: Elaboración propia.

Desarrollo marítimo nacional

Hasta aquí hemos visto que los intereses marítimos son la parte de los intereses nacionales que tienen que ver con el uso y empleo del mar, los cuales se materializan con las actividades marítimas. Estas actividades en su conjunto representan los medios con que cuenta el Estado para conformar la realidad marítima y contribuir a los objetivos de desarrollo de la nación. Trasladándolo al aspecto nacional, Thiago Cintra menciona que “En función del desarrollo nacional se emplea el Poder Nacional con miras a la mejora material, espiritual y cultural de la sociedad [para el logro de los] Objetivos Nacionales Permanentes”. (Thiago, 1991, p. 7).

Para abordar el tema del Desarrollo Marítimo Nacional, es necesario primero tratar por separado la categoría “desarrollo” la cual no sólo implica el crecimiento económico de un país, sino también el mejoramiento de otros indicadores sociales como el nivel educativo, sanidad, vías de comunicación, entre otros. (Pazos, 2003).

Mientras que por marítimo se entiende: todas las actividades humanas relacionadas con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables, que se interconectan multimodalmente por cuencas con el mar que cubre la superficie del planeta, dado que la relación que existe entre estos elementos acuáticos está estrechamente vinculada con las vías transcontinentales de visión geopolítica. (IEHMP, 2016, p. 36).

En este orden de ideas, el desarrollo económico se reconoce como “El proceso mediante el cual los países pasan de un estado atrasado de su economía a un estado avanzado de la misma” (Mendez , 1991, p. 43). En las manifestaciones y formas para medir el desarrollo tanto económico como social, está, entre otros, el aumento de la producción per cápita, medido en general en toda la economía por sectores o por ramas, para el caso, en México existen tres sectores: el Agropecuario, el Industrial y el sector de Servicios, y dentro de estos sectores y ramas podemos encontrar a: la pesca, la minería, el petróleo, los energéticos, los servicios como el turismo y el transporte marítimo, etc.

En este sentido, el valor de los mares está determinado por su importancia en la economía y desarrollo de los países como fuente de recursos, además que a través de ellos se materializa el comercio y otras actividades que unen a los pueblos debido a que no sólo son fronteras sino también vía de comunicación.

Por tal razón, no es casualidad que la civilización se haya originado y desarrollado mayormente en las costas y que los países que han estado relacionados con actividades marítimas se levanten como potencias económicas antes que otros. Este no ha sido el caso de México, ya que a través de su historia ha visto obstaculizado su desarrollo marítimo por intereses ajenos y en ocasiones, por simple desinterés o desconocimiento del potencial que representa. (CESNAV, 2003, p. 117).

Por su gran cantidad de mares y litorales, México tiene un claro predominio marítimo sobre el terrestre, por lo que sus ecosistemas se han constituido como un patrimonio biológico y escénico de gran importancia para su conservación, sin embargo, la ausencia de conciencia ha ocasionado que una considerable parte de la biodiversidad del país se encuentre amenazada por la destrucción de los ecosistemas, por lo que

“ante este escenario, surge la necesidad de constituir mecanismos que permitan establecer las estrategias más adecuadas para la conservación de la biodiversidad marina”. (Aguilar, , 2008, p. 15).

El desarrollo marítimo de un país parte de tener claros y descritos los intereses y objetivos mismos que deben proceder desde el más alto nivel, en este sentido y a pesar de la existencia de objetivos con relación a los intereses marítimos nacionales, el desarrollo marítimo en México es incipiente y ha crecido de modo desordenado enfocado a la explotación de petróleo como la actividad marítima que más ha destacado y que en 2014 representó el 32% del PIB nacional, mientras que otras actividades como la pesquera, aunque de vital importancia para los sectores que viven de ella, únicamente fue el 0.08% en 2014. (SEC, 2016).

El sector marítimo de nuestro país incluye grandes campos en los que se requiere programar y llevar a cabo un desarrollo equilibrado, que considere y establezca el gran número de variables e intereses que intervienen en el proceso. El sistema portuario nacional, la industria naval, la marina mercante, los sectores pesquero y turístico, la explotación de minerales, así como la investigación científica, deben ser considerados como parte de un todo vital, por lo que “para el desarrollo de la nación es de fundamental importancia impulsar el desarrollo marítimo integral”. (CESNAV, 2003, p. 133).

Actividades marítimas

La gran riqueza natural en las regiones costeras y oceánicas concurre con las diversas actividades económicas como la extracción de hidrocarburos, el turismo, la transportación marítima y portuaria, la industrial y la pesca, entre otras (SEMARNAT, 2006). En el mar, la variedad y riqueza de sus aguas, flora y fauna, racionalmente explotados, ofrece grandes posibilidades de alimentación para la sociedad y la exportación como uno de los productos principales del sostén de la economía.

El área marítimo-costera ofrece un potencial invaluable para generar riqueza derivada de las actividades marítimas, así como crear empleos para el sustento económico de una gran parte de la población que habita en los 17 estados costeros del país ya que “en los mares que lo circundan subyace gran riqueza y oportunidad para seguir fortaleciéndolo como una plataforma logística mundial, así como un país con verdadera vocación marítima”. (SEMAR, 2017).

No obstante, la gran diversidad de actividades que se pueden desarrollar en el entorno marítimo, para México las de mayor impacto en la vida nacional están representadas por las siguientes: el transporte marítimo, el turismo, la explotación petrolera, la pesca y, la investigación científica y tecnológica, mismas que carecen de un desarrollo equilibrado. (CESNAV, 2003).

A continuación, se describe el panorama actual de las diferentes actividades del sector marítimo en México:

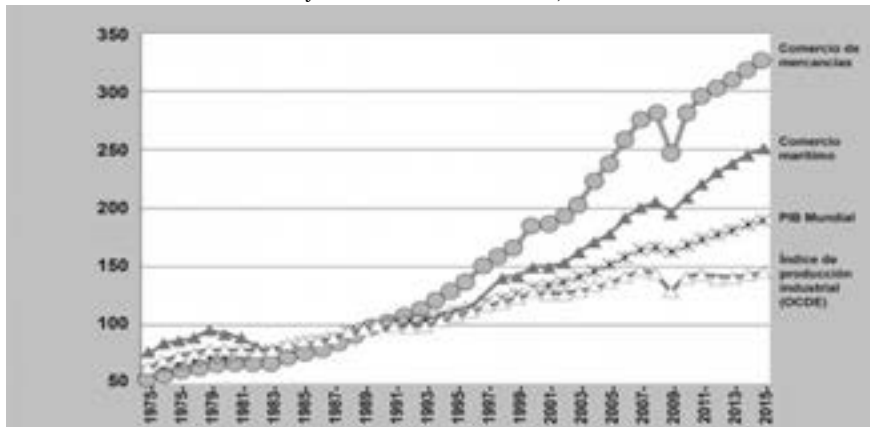
Transporte marítimo

Este medio de transporte constituye uno de los principales intereses marítimos, ya que, en 2015 el 80% del transporte a nivel mundial se realizó por vía marítima (SEMAR, 2017) y este resulta la razón de ser de gran parte de la actividad marítima, de la existencia de una marina mercante, puertos y terminales, construcción naval, autoridades y servicios portuarios, organismos internacionales, etc., por lo tanto es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, desarrollo y riqueza; inclusive la razón de la existencia de un poder naval para garantizarlo y protegerlo.

México es la decimoquinta economía a nivel mundial, así mismo, el decimotercer país exportador a nivel global y el número uno en América latina. Sin embargo, estas cifras no corresponden al desarrollo que ha tenido el comercio marítimo ya que “A través de los puertos mexicanos se transporta alrededor de un tercio del total de la carga del país”, (Zepeda Ortega, Ángeles Castro, & Carrillo Murillo, 2017) siendo en este sentido, una ventana de oportunidad para el crecimiento del sector.

A nivel mundial existen tendencias afines entre el crecimiento del comercio de mercancías, el comercio marítimo y el incremento del PIB mundial, lo cual indica una clara correlación entre estas variables, como se muestra en la siguiente gráfica:

Gráfica 1: Índice de producción industrial (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos) e índices del producto interno bruto mundial, comercio marítimo y comercio de mercancías, 1975-2015.



Fuente: UNCTD. *Review of Maritime Transport 2016*. Obtenido de: SEMAR (2017). Autoridad Marítima Nacional, una perspectiva global. México, Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.

Nota: 1990=100. Índices calculados sobre la base del PIB y comercio de mercancías en dólares y el comercio marítimo en toneladas métricas.

La actividad portuaria e industrial, surge como consecuencia propia de las exigencias que el comercio marítimo, fluvial y la navegación en general imponen. Los puertos y astilleros constituyen los núcleos de estos dos campos en el quehacer marítimo, aunque independientes entre sí, ambos son focos de una gran actividad económica.

En la actualidad el Sistema Portuario Nacional está conformado por 117 puertos y terminales habilitadas. En concreto hay 102 puertos funcionando como tales y 15 como terminales fuera de puertos, de los cuales 58 se encuentran en el Pacífico y 59 en el Golfo de México y Mar Caribe; así mismo 68 están destinados al tráfico de altura y cabotaje, y 49 únicamente para cabotaje. “Se estima que la capacidad portuaria anual fue superior a los 500 millones de toneladas al cierre de 2018”. (SEGOB, 2018).

En cuanto al potencial de crecimiento del transporte marítimo:

[...] estamos conectados con 153 países y 587 destinos en los cinco continentes, a través de 142 líneas navieras de servicio regular -lo que representa un abanico de opciones a elegir para importadores y exportadores de mercancías en términos de puertos de origen y destino, líneas navieras y costos de operación-. Este escenario de crecimiento y desarrollo de conectividad marítima-comercial, tanto nacional como mundial, nos permite identificar que estamos en el punto frontal de esta actividad comercial. (SEMAR, 2017).

La construcción de puertos exige de una profunda planeación y desarrollo de la infraestructura portuaria, es de vital importancia contar con información suficiente sobre factores físicos, socioeconómicos y políticos que rodean el área geográfica, con razonable validez estadística que aporte los elementos necesarios de confiabilidad en la construcción. Es decir, un proyecto de tal envergadura no puede ser hecho a la ligera y no puede ser equiparado con otras construcciones en ciudades del interior.

Es muy probable que los factores físicos sean los de mayor influencia, su estudio determina la ubicación, impacto ambiental, influencia climatológica para la operación, entre otros factores. La ingeniería se vale de este conocimiento para calcular la resistencia de las estructuras que deberán soportar los embates del mar; sin embargo, en México no existe normatividad que regule el empleo de información producto de la investigación oceanográfica para ser aplicada en este tipo de actividades.

Pesca

De acuerdo con lo que menciona el estudio El estado de la inseguridad alimentaria en el mundo 2016:

[...] muchas personas aún carecen de los alimentos necesarios para llevar una vida activa y saludable. En este informe se señala que en 2014-16 aproximadamente 795 millones de personas (el 10,9% de la población mundial) estaban subalimentadas, de las cuales 780 millones viven en regiones de países en desarrollo. (FAO, 2016, p. 85).

Es decir, proporcionar una alimentación adecuada a la población actualmente es un desafío mundial de proporciones inmensas, ante esta situación los alimentos de origen marino se presentan como una opción de solución ya que son reconocidas fuentes de proteínas y micronutrientes dada la dimensión de la problemática nutricional existente.

La pesca de captura y la acuicultura son de gran importancia para la población mundial, no solo por la aportación alimenticia y nutricional, sino por los ingresos y bienestar que representan para miles de personas que se dedican a esas actividades. Aunque a partir de 1980, la pesca de captura ha tenido un estancamiento considerable en México (CIBNOR, 2008), la acuicultura ha crecido de manera que su producción ha favorecido al suministro del consumo humano y en conjunto con la pesca han contribuido a aumentar el suministro mundial de alimentos por encima del crecimiento de la población, esto representa un primer paso en la búsqueda de un equilibrio ya que el crecimiento se dio “a un ritmo anual medio del 3,2% en el período 1961-2013, el doble que el ritmo de crecimiento demográfico”. (FAO, 2016, p. 2).

De igual forma, la oferta *per cápita* de pescado a nivel mundial registrado en 2014 (gráfica), alcanzó un máximo histórico de 20 Kg. esto se debió en principio, al incremento de la acuicultura que en la actualidad representa la mitad del pescado de consumo humano y a las buenas prácticas de la actividad pesquera que ha propiciado una mejora en la reproducción de ciertas poblaciones de peces.

Gráfica 2: Producción mundial de la pesca de captura y la acuicultura.



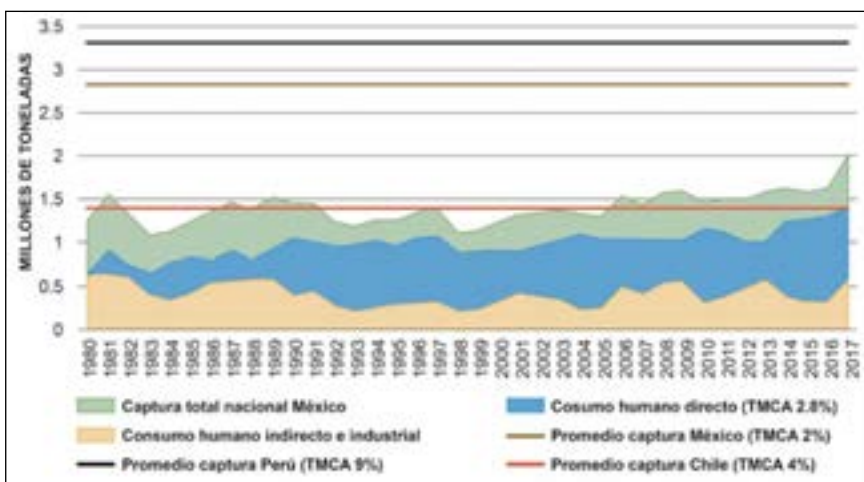
Fuente: FAO. (2016). El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2016. Contribución a la seguridad alimentaria y la nutrición para todos. Roma. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.

Dentro de este esquema, México ocupó el lugar 16 de los países a nivel mundial por su producción pesquera, la cual osciló entre 1.35 y 1.39 millones de toneladas entre 2013 y 2014, (FAO, 2016). En cuanto a la pesca de captura, esta significó el 81% del total de la producción pesquera en el país y la acuicultura el 19%, lo que es un claro indicador del potencial que tiene, ya que, a nivel mundial, la acuicultura aportó el 44% del total de pesca. (gráfica 3).

Para 2017, en relación a la producción de especies, destacan por su volumen y valor el camarón, la mojarra, túnidos, pulpo, guachinango, langosta, robalo, trucha, y jaiba, entre otros. Cabe mencionar que los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa, representaron el 67% del volumen total de la producción pesquera y acuícola nacional.

A pesar de esto y “aunque el sector Pesca y Acuicultura tiene una contribución histórica al PIB Nacional considerada baja, en los últimos cinco años ha presentado un crecimiento importante, el mayor dentro de las actividades primarias, esto aunado a su importancia social” (SEGOB, 2018. Sección de Pesca y Acuicultura, párr. 10), ya que, debido a problemas técnicos para la explotación, industrialización y comercialización de una gran variedad de especies, la aportación al PIB nacional fue de sólo un 0,08% en 2014, según informe elaborado por la Oficina Económica y Comercial de España en México. (Informe, 2016).

Gráfica 3: Captura total nacional en México de 1980 a 2017 y comparativa con otros países.



Fuente: Caracas U. A. (2019) El desarrollo de la maricultura como factor de fortalecimiento a la seguridad alimentaria, México: CESNAV. Tesis no publicada.

Así se tiene que los recursos pesqueros como recursos renovables son muy dinámicos y diversos, su uso responsable representa retos para la investigación y la administración de los mismos, en este sentido la visión global de desarrollo y promoción que antes los consideraba como inagotables, se ha modificado por una visión de uso sustentable.

Para optimizar la utilización de los recursos y proteger la sobreexplotación de los mismos, es necesario establecer una base de apreciación científica y tecnológica adecuada, de lo contrario, se corre el riesgo de una explotación irracional de este producto que puede llevar a su agotamiento, esto nos ayudará a determinar las especies marinas disponibles. Se estima que en México solo se aprovechan 305 especies marinas y algunos investigadores han calculado que existen más de 1,200 especies posibles de ser capturadas para consumo humano. Por lo que se requiere realizar estudios sobre el comportamiento y abundancia de las especies para promover, fomentar, regular y aprovechar óptimamente la actividad pesquera.

Industria Naval

La industria de la construcción y reparación naval es de gran importancia y juega un papel preponderante para el desarrollo marítimo de un país, ya que incide de manera directa en el desarrollo socio-económico, incentivando a las actividades de transporte marítimo, pesquera, turística, petrolera y de desarrollo científico, entre otras. Dentro de esta actividad, destacan los astilleros, los cuales se dedican a la construcción, reparación y mantenimiento de todo tipo de artefacto naval; así mismo, son una fuente de generación de empleos y de recursos económicos para la región en la cual se encuentren.

La industria de la construcción naval en México es de dimensiones considerablemente pequeña, en este rubro podemos considerar a la industria naval civil y a la militar; por lo que corresponde a la primera, esta “se ha especializado tradicionalmente en la construcción de barcos de pesca y, en menor medida, de embarcaciones de apoyo y servicios para la industria petrolera.” (SE, 2016, p. 163) y en cuanto a la segunda, es la más desarrollada y se encuentra a cargo de la Secretaría de Marina, ésta “ofrece distintos servicios de mantenimiento y reparación a la flota pesquera y a otros clientes civiles en sus instalaciones e incluso, ha intentado la construcción de barcos atuneros.” (SE, p. 164), por lo que representa, la principal competencia que tienen los astilleros privados.

Industria naval militar: Dos de los más grandes Astilleros se encuentran operando bajo la administración de la SEMAR, uno en Tampico, Tamps., en el litoral el Golfo de México y el otro en el puerto de Salina Cruz, Oax.,

en el Pacífico mexicano, en ellos se construyen los mayores barcos de la flota de la Armada de México a partir de 1984, mediante el programa de Sustitución de Buques de la SEMAR. Desde entonces, se han construido buques tipo Patrulla oceánica y Costera, además de buques de aprovisionamiento logístico. La construcción de buques en estos Astilleros ha sido intermitente, debido a la situación presupuestaria, por lo que, se han dedicado también, a la reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones de uso civil, como buques de pesca, yates e inclusive embarcaciones para el servicio de Pemex, entre otros.

Dentro de la industria naval militar, cabe destacar la reciente fabricación de la Patrulla Oceánica de Largo Alcance (POLA), (figura 2), misma que representa un avance en la construcción naval, al pasar de la construcción por bloques a la construcción tipo modular, la cual se llevó a cabo en conjunto con la empresa DAMEN de Holanda –4 de los seis módulos se construyeron en Salina Cruz, Oax–, con una transferencia de tecnología, que permitirá en el futuro la construcción del total de los módulos en México. (Hernández, 2018).

Figura 2: Patrulla Oceánica de Largo Alcance (POLA).



Fuente: Recuperado de: <http://todopormexico.foroactivo.com/t18228p300-construccion-de-fragata-proyecto-pola-101-arm-reformador>

Industria naval civil: De acuerdo al Directorio de la Industria de la Construcción Naval en México 2019, en el país existen instalaciones de construcciones navales tales como: Astilleros, Varaderos y Centros de Reparaciones, para atender la demanda de construcción y reparaciones de las embarcaciones de tipo comercial y recreo; en lo referente a la industria

offshore dispone con patios de construcción y reparación de plataformas petroleras ubicadas en el litoral del Golfo - Caribe. En total cuenta con 66 instalaciones de las cuales 30 están localizadas en el litoral del Pacífico y 33 están ubicadas en el litoral del Golfo - Caribe.

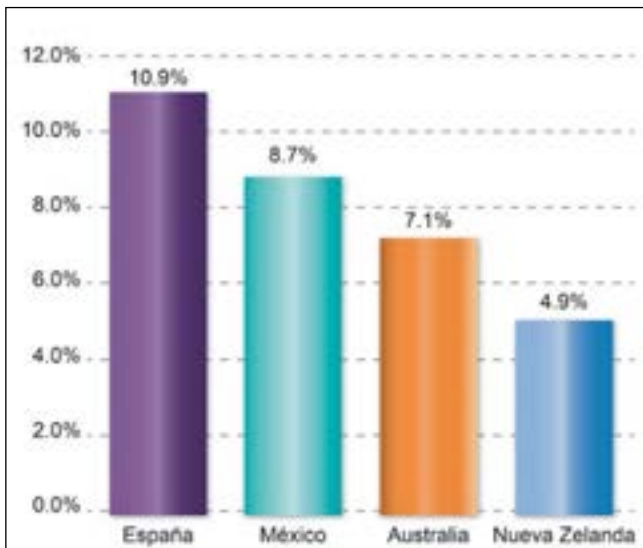
Los seis Astilleros privados más grandes de México se ubican en: Ensenada, B.C., Guaymas, Son. y Mazatlán, Sin., en el litoral del Pacífico y en el litoral del Golfo y Caribe Tampico, Tamps., Veracruz, Ver. y Progreso, Yuc.

Turismo náutico

El turismo internacional se ha posicionado a nivel mundial como una de las actividades económicas más importantes, la cual promueve el desarrollo y procura bienestar a los pueblos que la realizan. Según datos de la Organización Mundial del Turismo (OMT), el 10% del PIB mundial proviene de esta actividad. (SECTUR, 2017).

En México, como en diversas partes del mundo, el ámbito marítimo ofrece un marco particularmente propicio para el desarrollo de actividades recreativas, en constante crecimiento y con indudables beneficios por su impacto positivo en la economía, en general el sector turístico aporta el 8.7% al PIB nacional, como se observa en la gráfica 4, siendo este sector el segundo en la aportación de ingresos de divisas al país después del petróleo. En 2016, el turismo nacional ocupó el octavo lugar de los países más visitados del mundo.

Gráfica 4: Participación del PIB Turístico en el Total Nacional.



Fuente: SECTUR. (2017). 5to. informe de labores 2016 -2017. México: Secretaría de Turismo.

El modelo de desarrollo de este sector está basado en el impulso a proyectos en los principales centros turísticos del país, lo que ha originado grandes urbanizaciones, construcciones hoteleras y obras de infraestructura pública con el consecuente impacto social y económico, sin dejar de mencionar el deterioro ambiental correspondiente.

La combinación de un desestimado cambio climático y la falta de planeación basada en el conocimiento científico de las condiciones oceánicas y costeras, han sido la causa de problemas que han afectado directamente a este sector. Como ejemplo podemos mencionar la pérdida del 75% de playas en Cancún, Q. Roo, producto del paso del huracán Wilma en 2005 por esa región geográfica. (CFE, 2009).

Otro caso de similares proporciones, se registra en el complejo hotelero de Playa del Carmen, Q. Roo, donde se concentran los veinte centros de hospedaje más rentables de todo el destino turístico, en ese lugar la pérdida de playas no se ha podido frenar, independientemente de los esfuerzos que han hecho los hoteleros colocando de manera provisional y como medida urgente, una larga barrera artificial para disminuir la fuerza del oleaje, por lo que “gran parte del litoral costero de Playa del Carmen se ha visto severamente afectado en los últimos 17 años por la erosión de sus arenales” (Agencia EQR, 2018), esta condición ha provocado que el turismo disminuya su paso por esa zona.

Actualmente, el Estado de Quintana Roo está viviendo el arribo de grandes cantidades de sargazo que ha cubierto toda la zona costera del estado; los volúmenes y el mal olor producto de la descomposición de esta alga, han provocado un fuerte sentimiento de insatisfacción en los visitantes, que se traduce en una “amenaza a la industria turística de la segunda economía latinoamericana, porque puede desalentar la llegada de viajeros”. (El Sol de México, 2019).

Minería marina

En México se desconoce el potencial existente en los depósitos de minerales dentro de sus zonas marítimas y pocos son los intentos para estudiar su aprovechamiento. La gran cantidad de recursos minerales que geológicamente se estima hay en nuestros fondos oceánicos están representados por los nódulos de manganeso, cuya composición polimetálica los convierte en fuentes potenciales de cobre, níquel, manganeso, cobalto, titanio, vanadio, oro, platino y otros; de hecho “todo mineral conocido por el hombre puede ser encontrado en el fondo de los océanos o suspendido en el agua de mar”. (CESNAV, 2003, p. 46).

La prospección sistemática de los nódulos, es prácticamente reciente en el mundo y dio inicio cuando los progresos de la tecnología marina y submarina permitieron considerar su exploración y empleo con fines comerciales a mediados de los 70s.

En nuestro país, esta riqueza está en una etapa incipiente de investigación y lejos de su explotación, aunque en la actualidad los avances de la tecnología marina hacen posible su extracción, pero debido a los costos que estos proyectos exigen, la cantidad de potenciales inversores se reduce a un pequeño número de aspirantes que se concentra en las grandes potencias económicas, como EE.UU., Japón, Alemania, entre otras, la consideración más fuerte, es que los principales yacimientos de nódulos con interés industrial podrían encontrarse entre los cuatro y seis mil metros de profundidad.

La preparación científica y tecnológica en este campo se hace hoy más importante, frente al proceso de globalización universal que pretende hacer de la riqueza de los fondos marinos objeto de investigación y desarrollo internacionales. México tiene un fuerte rezago que lo coloca en clara desventaja y ninguna autosuficiencia, si se desea incursionar en este campo, tendrá que recurrir a empresas extranjeras.

Extracción petrolera

La industria petrolera es el sector más importante para la economía de México, ya que representa aproximadamente el 18% de los ingresos netos del país por concepto de venta y exportación de gas, petróleo y derivados (gráfica 5).

Gráfica 5: Ingresos petroleros al PIB nacional.



Fuente: Albarrán, E. (2016) Ingresos petroleros, El Economista.

Sin embargo, aun en el supuesto de que todos los proyectos de PEMEX en tierra y aguas someras tengan una ejecución exitosa, la producción de esas zonas ha caído a sus niveles más bajos en 40 años, actualmente este índice es de 1,623 millones de barriles diarios a enero de 2019. Esta caída en la producción de crudo se explica “por el declive de los mega yacimientos de Cantarell y Ku-Maloob-Zaap, además del abandono de campos cuyo costo productivo era superior a 20 dólares por barril, luego de un recorte presupuestal derivado de la crisis de precios que comenzó en 2014”. (Solís, 2019).

Una probable opción para reducir dicho déficit podría ser por la producción en aguas profundas, si se dota a PEMEX de la capacidad de ejecución para acelerar el ritmo al que se está accediendo a ese tipo de yacimientos; sin embargo, son muchos los retos y dificultades a los que se enfrenta actualmente PEMEX, considerada como una empresa en quiebra según el economista Erick Guerrero:

“Pemex está en quiebra técnica literalmente, que es cuando sus pasivos, sus obligaciones, sus deudas, el pago a los jubilados, etcétera, es más grande que el valor del activo, que es todo lo que tienen para salir a flote y eso es lo que pasa en la actualidad”. (Reyes, 2019).

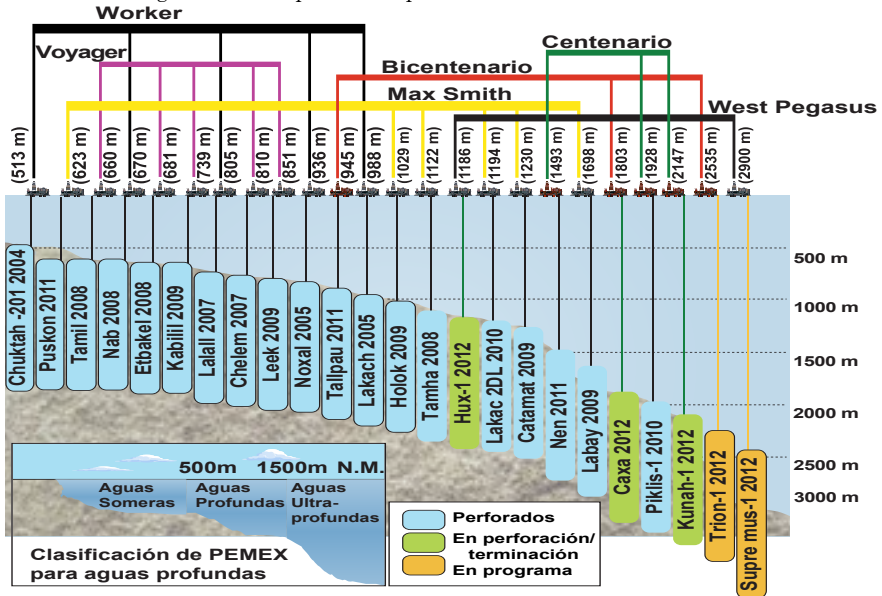
Además de otros aspectos en el ámbito científico y económico para poder materializar las metas en materia de incorporación y producción en aguas profundas en el Golfo de México.

Trabajar pozos petroleros a más de tres mil metros de profundidad es una aventura sin precedentes, ya que es un proceso totalmente distinto a hacerlo en tierra o cerca de la costa. Las condiciones bajo las que se trabaja en aguas profundas⁴ hace necesario el uso de sofisticados equipos tecnológicos, como son vehículos submarinos de control remoto y robots. Por ello, es vital que PEMEX cuente con la tecnología y los recursos que le permitan afrontar el gran desafío de extraerlo.

PEMEX comenzó a incursionar en aguas profundas en el Golfo de México desde 1996; sin embargo, fue hasta 2012 que encontró su primer yacimiento el *Trión* y dos meses después fue el *Supremus*. De los 64 pozos perforados en este cometido ha logrado el 40% de éxito comercial (figura 3) “con lo que ha logrado incorporar reservas posibles (3P) por mil 800 millones de barriles de petróleo crudo equivalente”. (Torres, 2017).

⁴ Los problemas que se enfrentan en aguas profundas se refieren a condiciones de alta presión y alta temperatura, suelos de consistencia blanda, georriesgos de mayor complejidad, corrientes oceanográficas severas y alta sensibilidad a factores ambientales.

Figura 3: Pozos perforados por PEMEX en el Golfo de México.



Fuente: PEP. (2012). Aguas Profundas en México: La oportunidad y el reto. México. Pemex Exploración y Producción.

El alto riesgo de la exploración y explotación en aguas profundas se hizo patente en lo que ha sido llamado el mayor desastre ecológico de los EE.UU. en el Golfo de México, debido al derrame de crudo provocado por la plataforma petrolera *Deepwater Horizon* ubicada frente a las costas de Luisiana en abril del 2010, donde se calcula que se derramaron cerca de 780 millones de litros de petróleo crudo y que fue necesario hacer uso del conocimiento de las condiciones oceánicas tanto para las acciones de recuperación y recolección de crudo llevando un seguimiento y pronóstico de deriva de la mancha de aceite, como para la planeación de técnicas a utilizar para tratar de obturar la fuga a más de 1,500 metros de profundidad, de tal manera que se evitó que este desastre fuera de mayores proporciones.

Energías Renovables

Es por demás reconocido que el sector energético es fundamental para el desarrollo del país. El suministro de energéticos con calidad y suficiencia contribuye en gran medida a un mayor bienestar de la población, a la realización de las actividades productivas, al crecimiento económico y a la competitividad del país en el escenario internacional. (SENER. 2007).

La seguridad energética debe ser para México un objetivo central, debido a que nuestro consumo de energéticos depende, principalmente, del petróleo y del gas natural. Por ello, y con el objetivo de reducir los riesgos

inherentes al alto consumo de combustibles fósiles, es conveniente que la matriz energética incluya una mayor participación de fuentes renovables provenientes del mar.

Esta actividad también presenta enormes retrasos, dentro de los recursos energéticos se puede considerar un gran potencial con teorías muy avanzadas sobre el uso de energía geotérmica en los fondos marinos, la energía generada por las olas y el viento, corrientes de los ríos, por mencionar algunos, a pesar de que se han hecho esfuerzos importantes para estimar el potencial de las energías renovables en México en ocasiones no abarcan todo el territorio nacional, o bien, no se cuantifican otros recursos, como el mareomotriz y la geotermia marina ya que en México, es poca la inquietud sobre el tema. (SENER, 2006. p. 27).

Según la Agencia Internacional de la Energía, se estima que el potencial de producción de energía disponible en los océanos a escala global es de 120,000 terawatios/hora/año, lo que da una idea de las potencialidades de una fuente energética limpia y renovable. Aunque las formas de aprovechamiento son múltiples (mareas, corrientes, gradientes térmicas o salinas), cerca del 90% de ese potencial se encuentra en el oleaje, que a su vez cuenta con tecnologías diversas para convertir en electricidad la fuerza de las mismas. (Nuñez, 2012).

Investigación marítima: científica y tecnológica

La optimización y preservación de los recursos del mar descansa en la obtención de información exacta a través de la investigación científica y tecnológica. La realización de múltiples observaciones, mediciones, experimentos precisos y controlados enseñan cómo están formados y se desarrollan los sistemas y fenómenos vivos y no vivos dentro del ambiente marino.

Estos estudios en los campos oceanográficos e hidrográficos, hidrobiológicos y en ciencia aplicada, conducen a prever, predecir y pronosticar eventos de la naturaleza que están fuera del control humano; sin embargo, mediante ellos el hombre puede modificar sus consecuencias. También permiten preservar las especies, controlar su reproducción libre o en cautiverio y dirigir su extracción en provecho de su uso para alimentación o industrialización.

La aplicación de métodos de investigación científica a los recursos vivos como peces, algas, ostras, langostino, krill antártico, entre otros, permite conocer su comportamiento y de qué manera cambian estos en su distribución y composición por efecto de variaciones en su ecología

ambiental. En realidad, el estudio científico y tecnológico del mar adquiere otras dimensiones cuando se trata de las múltiples capacidades del mar en el campo energético, alimenticio y aprovisionamiento de agua y el descubrimiento de estas capacidades en el futuro de la humanidad. (IEHMP, 2016).

La investigación dirigida al conocimiento del medio oceánico y a los complejos procesos que allí ocurren, así como a la búsqueda de soluciones prácticas para el aprovechamiento de los distintos usos y recursos, constituye una actividad básica y esencial para garantizar que los bienes disponibles se exploten en forma armónica, sostenible y económicamente viable. Sin embargo, en México existe una importante carencia de información sistemática de temas relacionados con los océanos y las costas, adicionalmente la información existente se encuentra dispersa, sectorizada y muchas veces, acotada a una cobertura local o micro-regional. (SEMARNAT, 2006, p. 28).

Ningún país “está ajeno a los graves problemas que enfrenta la humanidad y que se relacionan con los procesos que ocurren en el océano, donde la investigación marina a nivel mundial” (CONA, 1998, p. 8), tiene un compromiso para proporcionar el conocimiento necesario a fin de lograr una mejor comprensión de ellos. Organismos internacionales como la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) y la Organización Meteorológica Mundial (OMM) entre otros, han identificado a través del Sistema Global de Observación de los Océanos (GOOS por sus siglas en inglés) temas que deben ser considerados con urgencia en la investigación del océano estos son:

Clima.- El crecimiento de la población humana y el aumento de la concentración de dióxido de carbono atmosférico (CO₂) tienen un crecimiento exponencial con la industrialización. Esto ha llevado a un clima cambiante y un océano que se está calentando.

Servicios operacionales.- Para el año 2025, el rápido aumento proyectado en las poblaciones costeras podría exponer al 75% de la población mundial a peligros relacionados con los océanos. Estos peligros serán exacerbados por el aumento del nivel del mar relacionado con el clima y las tormentas intensificadas por el calor del océano.

Salud de los ecosistemas marinos.- La salud de los ecosistemas marinos se puede definir ampliamente en función de los factores que afectan la productividad, la diversidad de especies y la capacidad de recuperación, como la adaptación al cambio climático.

Cada año, aproximadamente un cuarto del exceso de emisiones de dióxido de carbono humano (CO₂) son absorbidas por el océano. Esa

absorción ha ayudado a disminuir la tasa de calentamiento atmosférico, pero tiene el desafortunado efecto secundario de hacer que el océano sea más ácido. La acidez del océano aumenta la cantidad de energía que necesitan muchos organismos oceánicos pequeños para construir sus conchas y estructuras de carbonato, y en algunos lugares hará que sea imposible que estos organismos vivan.

Para lograr el progreso en el conocimiento del océano de manera más efectiva se ha observado que es mejor realizar la investigación con programas basados en la cooperación internacional ya que los recursos y los medios con los que cuenta un solo país, aun aquellos desarrollados, nunca son suficientes en la escala de la investigación a diferencia de cuando varios países colaboran para realizar la misma, en este sentido, la comunión de esfuerzos permitirá que se avance más rápidamente que cuando una sola nación la lleva a cabo.

En cuanto a investigación, la SEMAR de conformidad a Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, tiene dentro de sus diversas atribuciones “Ejecutar los trabajos hidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas e intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas, extranjeras o internacionales en aguas nacionales. (Fracción XI y XII, Artículo 30 LOAPF).

La SEMAR, a través de la Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (DIGAOHM) tiene una participación amplia en lo relativo a las ciencias físico químicas y biológicas, al efectuar estudios de transporte de litoral, dinámica costera, calidad del agua y de organismos vivos diversos, entre otros.

Para hacer sinergia en la investigación oceanográfica en México, la SEMAR preside la Comisión Nacional Coordinadora de Investigación Oceanográfica (CONACIO), donde participan SEGOB, SRE, SEMARNAT, SADER, SEP, CONACYT, UNAM, IPN, INEGI y la Universidad Autónoma de Tamaulipas, con el objetivo es “analizar, proponer y coordinar las acciones y actividades de las dependencias y entidades de la administración pública federal en materia de investigación oceanográfica que se realicen en las zonas marinas del país”. Para la consecución de tal objetivo, la CONACIO elabora e implementa el Programa Nacional de Investigación Oceanográfica, el cual “establece los temas rectores y las necesidades de formar recursos humanos especializados en el uso de tecnologías del mar, así como de capacitación multidisciplinaria a expertos que apliquen sus conocimientos en el aprovechamiento de los recursos marinos”. (SEMAR, 2019).

La investigación oceanográfica en México

La CONACIO nace como una comisión intersecretarial de carácter permanente presidida por el titular de la Secretaría de Marina, cuyo objetivo es “analizar, proponer y coordinar las acciones y actividades de las dependencias y entidades de la administración pública federal en materia de investigación oceanográfica que se realicen en las zonas marinas del país”. Para lograr este objetivo, la CONACIO elabora e implementa el Programa Nacional de Investigación Oceanográfica, el cual “establece los temas rectores y las necesidades de formar recursos humanos especializados en el uso de tecnologías del mar, así como de capacitación multidisciplinaria a expertos que apliquen sus conocimientos en el aprovechamiento de los recursos marinos”. (SEMAR, 2019).

Conclusiones

México cuenta con una gran cantidad de mares y costas, además de los recursos marinos que en su momento se creyó eran inagotables, a pesar de esto, durante la época de la conquista solo se desarrollaron dos puertos principales que sirvieron a la Corona española como puntos de acceso estratégico para llevar a cabo el comercio de mercancías y transportar las riquezas de la Nueva España hacia el viejo continente, en el Pacífico mexicano fue el puerto de Acapulco y en el Golfo de México, Veracruz. Por lo que podemos concluir que la única actividad marítima de aquellos tiempos fue el transporte marítimo.

La vocación marítima; es decir, el desarrollo de las actividades relacionadas con el medio marítimo, ha continuado de forma incipiente desde el México independiente, por lo que se menciona que la mayoría de los gobiernos le han dado la espalda al mar. La excepción fue la administración del presidente Adolfo Ruíz Cortines quien emprendió una política marítima a la cual se le llamó “La Marcha al Mar”, la cual no tuvo continuidad en los siguientes sexenios, lo que nos da una idea de la realidad nacional con respecto a los intereses marítimos.

Países como Perú y Chile además de México, se han ocupado en el estudio teórico de los intereses marítimos, de acuerdo con diferentes criterios como la ubicación geográfica y geopolítica, la cantidad de recursos y medios con que cuenta para realizar la actividad, el interés de la nación por cierta necesidad marítima y también el interés del gobierno en turno por llevar a cabo los intereses de la nación, entre otros.

Para México, desde hace más de 40 años, la extracción petrolera ha sido la actividad marítima de mayor desarrollo y por lo tanto la que más ha aportado al PIB nacional; sin embargo, en los últimos años,

esta actividad ha decaído debido a diversos factores entre los que se encuentran la caída de los precios del petróleo a nivel mundial y la tendencia al empleo de energías renovables, no obstante, en México actividades como el Turismo, el Transporte Marítimo y la Pesca son una opción para desarrollarse debido al gran potencial que cada una tiene.

México cuenta con la mayoría de las actividades marítimas que se plantearon en el modelo teórico de este estudio; sin embargo, se observa que cada una tiene un nicho de oportunidad para aportar más al PIB nacional, por ejemplo; la extracción petrolera tiene su oportunidad en la explotación de aguas profundas; la pesca, tiene un nicho de crecimiento en la acuicultura y el Turismo tiene un gran potencial por el tipo de playas y clima que existe en México.

Para iniciar una verdadera marcha al mar, que conlleve al crecimiento de las actividades que son de interés para el desarrollo nacional, es necesaria una política de Estado que contemplen dentro de las estrategias: la participación de los diversos sectores; el uso racional de los recursos; la investigación para el desarrollo; el ordenamiento pesquero; la reactivación de la marina mercante; el impulso de la industria naval; el fortalecimiento de las capacidades para el seguimiento, seguridad y control de buques, embarcaciones menores y plataformas marinas.

“El poder naval jugó un papel extremadamente importante y a menudo vital en la vida de las naciones marítimas. Esto no va a cambiar en el futuro” Milan N. Vego (2017).¹

APROXIMACIÓN AL PODER NAVAL EN MÉXICO

CAPITÁN DE NAVÍO
ALAN RUIZ MORENO

Resumen

El presente ensayo tiene como objeto de estudio el poder naval mexicano que conduce a una lectura bajo la lógica de la importancia del mismo, de contar con un asidero teórico para poder abordar el tema en relación con México, y estar en posibilidades de evaluar la relación medios-fines con el objeto de llevar a cabo una aproximación de una planeación por capacidades para adecuar dicho binomio.

Asimismo, se describe una narrativa en la introducción que expone sustancialmente la principal importancia del papel que juega el poder naval en la seguridad y desarrollo nacional. La segunda parte consiste de un marco teórico conformado por el concepto del poder naval y por los elementos clave del mismo, para comprender el lenguaje en torno al objeto de estudio. La tercera parte del texto, y ya contando con un bagaje conceptual, pone en juego la cuestión del poder naval mexicano hacia su estado actual de capacidades. La última parte, la constituyen las conclusiones del trabajo desarrollado.

Introducción

El Estado mexicano encuentra su razón de ser en los intereses que devienen de la nación, de esa masa humana que se asienta en la territorialidad, que define sus propias fronteras y que se asocia a partir de una perspectiva contractualista expresada en la legislación nacional, y en particular en la parte dogmática de la norma suprema (artículos, del 1 al 29 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos) que contempla los valores fundamentales para el bienestar del hombre y la rectoría del desarrollo nacional.

Los intereses plasmados en las normas, son la guía que conduce el actuar del Estado, que se produce en su propia génesis de razón de ser, la dialéctica entre los fines y medios que se conjugan y se expresan en todo plan nacional de desarrollo, que como reflejo del “[...] proyecto nacional es el paradigma que orienta la viabilidad de la nación que le da sustento, la determinación vital del -interés nacional- es fundamental en el proceso de toma de decisiones políticas de un Estado”. (Vizarrete, 2013, p. 409).

¹ Traducción del autor, texto original *Naval power played an extremely important and often vital role in the lives of many maritime nations. This is not going to change in the future.*

El Plan Nacional de Desarrollo, es un punto de partida para interpretar el interés nacional y para moldear la situación nacional, con políticas públicas de gobierno o de Estado en función de lo coyuntural o permanente, respectivamente. Para que puedan cumplirse citados intereses nacionales, ya sean permanentes o actuales, requieren de un constructo que versa sobre la capacidad de conseguir el objetivo de interés; esa capacidad es reconocida como símbolo a priori del Estado: el poder.

El Poder Naval (PN) materializado en la marina de guerra, justifica su existencia por los intereses del ámbito marítimo e implica necesariamente una estrategia marítima integral para su creación, sostenimiento y desarrollo. Al analizar el PN, es evidente que su importancia en el contexto internacional, deviene de por lo menos seis razones: a) porque ha sido la base de las potencias e imperios, b) por su vital importancia en las economías nacionales, c) por su papel ante las nuevas amenazas, d) por el resurgir de la competencia en el poder naval entre las potencias, e) porque continúa siendo custodio de los intereses nacionales, y f) porque el uso del mar está en aumento.

- El poder naval ha sido la base para el surgimiento y sostenimiento de potencias e imperios.

Tanto en la antigüedad como en el presente, las diferentes potencias e imperios, han basado su expansión en su poder naval, el cual reverbera en la enunciación del epígrafe a principio de este texto; las Armadas como poder naval apuntan al acto de la fuerza y de su uso legítimo.

Este poder “[...] como una forma de representación del poder marítimo, fue la fundación del primer poder imperial, el poder militar fue el instrumento que el poder político utilizó para manejar la voluntad de otros pueblos y civilizaciones, la manera de hacer que esa sea la proyección de la fuerza en tierra”². (Nistor & Scipanov, 2014)³.

- El PN es de vital importancia en las economías de las naciones. En la actualidad el “[...] dominio marítimo seguirá siendo vital para la vida económica mundial para la proyección del poder nacional” (Goldrick, 2015, p. 133). Las rutas marítimas son las que tienen mayor capacidad de transporte de mercancías, representan el establecimiento de las relaciones económicas a lo exterior del ente

2 Traducción del autor. Texto original *The Navy, as a form of representation of maritime power, was the foundation of the first imperial power, the military power was the instrument that political power managed the will of other peoples and civilizations, the way to make that being the force projection on land*”.

3 Traducción del autor. Texto original *[...] the maritime domain will continue to be vital to global economic life for the projection of national power [...]*

que formula el propio Estado y el concepto de tráfico que “[...] parece inherente a todo hecho cultural, a todo proceso de transformación de las culturas, a todas las formas particulares del intercambio de mercancías, incluso a aquellos intercambios fundamentales en el proceso social”. (Mier, 2013, p. 67).

Pensar hoy en México sobre el poder naval, es entenderlo como componente del poder marítimo, es construir en el imaginario colectivo de la sociedad mexicana el símbolo de la unidad comercial y de conectividad del comercio de mercancías en la redundancia de su propio tráfico marítimo que, es hoy uno de los principales motores del desarrollo nacional.

- Papel ante las nuevas amenazas.
La tercera razón de importancia, comprende las amenazas no tradicionales, que surgieron después de la Guerra Fría, mismas que implican mayores controles internacionales sobre el tránsito y actividades marítimas, así como su seguimiento, además de requerimientos ambientales y la administración de los recursos naturales (Goldrick, 2015). Ahora bien, dada la enorme amplitud de las zonas marítimas, aunado a contar con dos litorales, resulta de vital importancia contar con la capacidad de mantener el Estado de derecho y negar esos espacios a las nuevas amenazas como la delincuencia organizada.
- Por el resurgir de la competencia en el poder naval entre las potencias, el cuarto aspecto alude a un aspecto talasopolítico, que desde la visión del Dr. Ponce Urquiza, (manifestada en entrevista), implica:

“La Talasopolítica, cuya raíz emana de la palabra griega Thalassa (mar), permite al Estado tener la capacidad de ejercer el proyecto de nación, en el espacio marítimo a través de los lineamientos ideológicos-doctrinales con los que la nación ha construido su ideario político, para definir de manera permanente su influencia frente a otras potencias marítimas. La acción talasopolítica, permite a la élite gobernante redefinir el concepto de la proyección del Estado a condición de las capacidades de ejercicio del interés nacional a través del posicionamiento que se vaya concretando en el control de islas, rutas y puertos fuera del espacio natural del Estado”. (Ponce, 2019).

- En este sentido, dado que “[...] las competiciones navales tradicionales de gran potencia están resurgiendo después de

una *hiatus* de un cuarto de siglo como parte de las rivalidades geoestratégicas más amplias [...]” (Goldrick, 2015, p. 134), las áreas de influencia de un Estado se proyectan más allá de su masa continental. Después de la distensión de la Guerra Fría, la dinámica global encabezada por el poder económico en su fenómeno de globalización produce nuevos actores en el liderazgo por la hegemonía mundial y las potencias están volviendo a armarse dentro de un marco de relativa paz; por ejemplo, China es un actor muy importante en la economía global y está llevando a cabo todo un programa de rearme de sus Fuerzas Armadas, para proyectar su fuerza en sus áreas de interés como el mar de la China meridional y el Océano Pacífico; de hecho, la política de seguridad de China considera tres elementos mayores: política exterior, seguridad energética y poder naval (Cole, 2016), cuya estrategia militar se centra en una rápida expansión aeroespacial, naval y fuerzas de misiles con base en tierra. (Haddick, 2014).

- La custodia de los intereses nacionales.
La quinta importancia es porque el PN continúa siendo custodio de los intereses nacionales. El PN “[...] continuará jugando un papel crítico y vital en la protección y preservación de los intereses nacionales en la mar” (Vego, 2017, p. 43).⁴ El PN opera en dos modalidades: en tiempos de guerra y paz; y que incluyen, por orden jerárquico los intereses: a) vitales; b) críticos; y c) serios (Curzio, 1998), es decir, el poder naval no solo opera para la guerra, sino contribuye y coadyuva en tiempos de paz para el desarrollo nacional mediante acciones de seguridad interior y ciudadana.
- Finalmente, porqué el uso del mar está en aumento.
México ocupa el decimoquinto lugar de los países más grandes del mundo (CIA, S.F.), tiene una proporción mayor de océano que de tierra; es decir, está compuesto con 65% de mar y 35% de tierra; con 231,813Km² de mar territorial (MT), 3,149,920 Km² de Zona Económica Exclusiva (ZEE), y una extensión costera de 430,000 Km² (SEMARNAT, 2018); de ahí que se cuente con una mayor superficie de mar con los 3,149,920 Km² de ZEE contra los 1,959,248 Km² de superficie continental, (tabla 1).

Esta mayor territorialidad marina pone en juego la cuestión de nuevas fronteras, debido a la explotación minera submarina de aguas profundas, sujetas a la normatividad de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.

⁴ Traducción del autor, texto original: *Naval power will continue to play a critical and perhaps vital role in protecting and preserving a nation's interests at sea.*

Tabla 1: Promedio de abundancia (porcentaje en peso -100 gramos-)⁵ de algunos metales en los océanos.⁶

Elemento	Atlántico	Pacífico	Índico
Mn %	13,25	20,10	15,25
Fe %	16,97	11,40	14,23
Ni %	0,32	0,76	0,43
Cu %	0,13	0,54	0,25
Co %	0,27	0,27	0,21
Zn %	0,12	0,16	0,15
Pb %	0,14	0,08	0,10

Fuente: Marlene Olivares Cruz, Mayumy Amparo Cabrera Ramírez, Leticia Rosales, Arturo Carranza Edwards (2014, p. 34).

Existen “[...] consorcios mineros de países como Francia, Japón, Rusia y Estados Unidos de América (EUA), con denuncios⁷ para explotar las zonas consideradas más ricas en nódulos polimetálicos. Los metales como el cobalto, cobre, níquel y las tierras raras son considerados como metales de carácter estratégico usados por los países industrializados para el desarrollo económico y tecnológico (Cabrera, 2014, p. 33) y una de las zonas de mayor riqueza se encuentra en la región de la Fractura Clarión-Clipperton [...]” (Cabrera, 2014, p. 42).

“El mar se usará más y no menos. Sus recursos, que antes eran puramente marginales, tienen ahora una importancia de considerable potencia, si bien finalmente es incierta. El hecho que la jurisdicción nacional en varias formas y para varios propósitos se irá extendiendo sobre nuevas zonas marítimas, parece ser una de las pocas previsiones que se pueden hacer con seguridad en la actual política internacional. En una forma u otra los Ministerios de Relaciones Exteriores de todo el mundo tendrán que irse preocupando con los problemas de límites marítimos en medida mucho mayor que en cualquier época anterior. El antiguo régimen está cambiando, y hay una esperanza de estar pisando el umbral de otro. Las implicancias de estas tendencias para el futuro de las Armadas todavía están por verse, pero habrá implicaciones [...]” (Booth, 1980, p. 385).

⁵ El porcentaje en peso, o también conocido como riqueza, es un término químico que refiere a la cantidad de sustancia -y en este caso la cantidad de metal- que hay en cada 100 gramos de muestra.

⁶ Mn, manganeso; Fe, hierro; Ni, níquel; Cu, cobre; Zn, cinc; Pb, plomo.

⁷ La palabra denuncia de acuerdo a la Real Academia Española significa: Acción de denunciar una mina; concesión minera solicitada y aún no obtenida.

Marco teórico del concepto del poder naval

En esta sección se proporciona información teórica para conceptualizar el término del poder naval. Se exponen los significantes de poder, poder nacional, campos de poder, poder militar, poder marítimo y poder naval formulando una definición de este último⁸.

Poder.- De acuerdo a la Real Academia Española (RAE) el término poder, proviene del latín *potêre* y cuenta con seis definiciones: 1) tener expedita la facultad o potencia de hacer algo; 2) tener facilidad, tiempo o lugar de hacer algo; 3) tener más fuerza que alguien, vencerlo luchando cuerpo a cuerpo; 4) ser más fuerte que alguien, ser capaz de vencerlo; 5) aguantar o soportar algo o a alguien que producen rechazo y 6) ser contingente o posible que suceda algo (RAE, 2019).

Por otro lado, el poder, de acuerdo a Max Horkheimer, citado por el Dr. Vizarratea alude a “[...] el dominio de la naturaleza, de la producción, del pensar, es propio del poder establecido” (Vizarratea, 2013, p. 43), de aquí que dicha acción de poder “[...] exige a los actos de dominio de la materia, de las almas y de las sociedades -una técnica, una moral, una política- que procuran la paz necesaria para su ejercicio puro” (Levinas, 2002, p. 55). Por su parte, Maquiavelo lo enviste como una virtud que se relaciona con “la fuerza del león” y la “astucia del zorro”. De forma concurrente, para Max Weber, es la probabilidad de imponer la propia voluntad hacia otro a pesar de su resistencia.

De las acepciones anteriores, podría establecerse, en síntesis, que la significación del término poder, indica la capacidad de imponer un dominio. Cuya *ratio* puede crecer con su mismo poder que, sin embargo, debe ser limitado por los valores democráticos para evitar el dominio totalitario a fin de impedir lo que Hannah Arendt calificó como la “dominación total del hombre” (Agamben, 2006, p. 152). Con esto presente, la nación deposita en el Estado la salvaguarda de sus intereses -nacionales- para alcanzarlos, conservarlos y optimizarlos a través de lo que se conoce como poder nacional.

Poder nacional

El poder en el Estado, condensa en una relación normativa entre los fines, es decir los intereses y aspiraciones nacionales, y los medios, en otras palabras, sus recursos. Así la nación organizada hoy en Estado moderno, recurre a su poder nacional para conseguir de manera racionalizada, lógica y jurídica el juego de los fines-medios. Este poder nacional: “[...] refleja posibilidades y limitaciones de los medios que lo integran [...] El poder nacional es el conjunto de los medios de todo tipo que dispone la nación y que son accionados por la voluntad nacional con la finalidad de lograr conquistar y mantener, interna y externamente, los objetivos nacionales”. (Thiago, 1991, pp. 7-8).

8 En este punto es pertinente denotar que, en relación al poder nacional, se usó el marco tradicional de cuatro campos que, actualmente cuenta con otros campos como el medio ambiental y el tecnológico.

Campos de poder nacional

Según Thiago Cintra, el poder nacional está estructurado mediante campos de acción o expresiones, los cuales son “[...] los escenarios en donde se ejercitan los medios disponibles del poder nacional [...] en las dimensiones política, económica, psicosocial y militar” (Thiago, 1991, p. 9). Además, cada campo de poder cuenta con sus propios fundamentos o elementos sustantivos de su composición estructural que, nos hablan de las bases del poder nacional y que consisten en cada uno de la siguiente manera: a) en la política son el pueblo, territorio e instituciones políticas; b) en lo económico son, los recursos humanos, recursos naturales e instituciones económicas; c) en lo psicosocial son, las personas, el medio ambiente y las instituciones sociales; d) en lo militar son, los recursos humanos, el territorio y las instituciones militares.

En este mismo sentido y siguiendo al mismo autor, los componentes o formas institucionales del poder nacional son: a) en lo político: el Poder legislativo, el Poder Ejecutivo, el Poder Judicial y los partidos políticos; b) en lo económico: los sectores primario, secundario y terciario; c) en lo psicosocial: la sociedad; d) en lo militar: el poder naval, el poder militar terrestre y el poder militar aeroespacial. (Thiago, 1991, pp. 9-10).

Poder militar

Dada la naturaleza del objeto de estudio -el poder naval- la revisión conceptual se concentra sobre la expresión militar del poder nacional, y como se aprecia en la tabla 2.

Tabla 2: Derivaciones de la expresión militar del poder nacional.

	Fundamentos	Factores	Componentes	Órganos y funciones	
				Funciones que desempeña	En sus diferentes niveles
a	Recursos humanos.	La doctrina militar.	Poder naval.	Dirección.	Actividades-Inf.
b	Territorio.	La estructura militar. 1) la organización. 2) la articulación.	Poder terrestre.	Asesoramiento.	Actividades-medio.
c	Las instituciones militares.	Capacidad de mando.	Poder aeroespacial.	Apoyo.	
d		Integración de las Fuerzas Armadas.			
e		Instrucción, adiestramiento y aprestamiento.			
f		La moral militar.			
g		Capacidades de movilización.			
h		El servicio militar.			
i		Factores psicosociales.			
j		Factores políticos.			
k		Factores económicos.			
l		Ciencia y tecnología.			

Fuente: Adaptación propia de J. Thiago Cintra (1991, pp. 28-34).

La tabla antes expuesta, se conforma con cuatro subdivisiones:

- Fundamentos: son los elementos sustantivos de su composición estructural, es decir, los elementos básicos de la base del poder nacional.
- Factores, señalan los elementos adjetivos de los fundamentos.
- Componentes, indican a las formas institucionales.
- Órganos que aluden a lo que el Estado requiere de una estructura ordenada para alcanzar.

De esta manera, apreciamos que el poder naval es un componente del campo militar que a la vez es parte del poder nacional. En el entendido que el -campo militar- es “[...] el conjunto de medios predominantemente militares a disposición de la nación que, bajo la dirección del Estado y por vía de la coacción y disuasión, contribuyen a la conquista y mantenimiento de los objetivos nacionales”. (Thiago, 1991, p. 28).

El poder marítimo

El término de poder marítimo fue introducido por Alfred Mahan en 1849, en su obra *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*, sin definirlo explícitamente y en cuanto al vocablo a poder naval, lo concreta a la fuerza militar organizada a flote.

“La conclusión es siempre la misma. Sean los que sean los factores que puedan influir en el resultado de las luchas que haya entre Estados continentales vecinos, cuando surge la cuestión de dominio sobre regiones distantes políticamente débiles [...], tiene que ser decidida de precisión en último término por el poder naval, o sea por la fuerza militar organizada a flote, la cual lleva en sí la representación de las comunicaciones que constituye rasgo importantísimo en toda clase de estrategia”. (Mahan, 1901, pp. 533-534).

Mahan señaló que el uso y dominio del mar es fundamental para el comercio marítimo y que “[...] la necesidad de una Marina de guerra, nace del solo hecho de existir una flota mercante [...]” (Mahan, 1901, p. 32). La idea del dominio reverbera en Julian S. Corbett cuando indicó que “El objeto de la guerra naval deberá ser siempre, directa o indirectamente, ya sea obtener el dominio del mar o evitar que el enemigo pueda lograrlo”. (Corbett, 1936, p. 70).

Milan N. Vego recupera la noción de Mahan para explicar su significado en un sentido más amplio y concordante con la doctrina naval de México.

“[...] ahora describe el entero uso del mar por una nación. Específicamente, un poder del mar (o marítimo) comprende aspectos políticos, diplomáticos, económicos y militares del uso del mar [...] Específicamente, un poder del

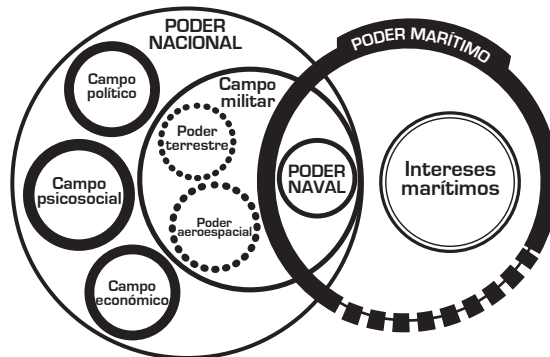
mar abarca el poder naval más todos los aspectos no militares del uso del mar, particularmente la marina mercante, puertos, pesquerías, astilleros/ instalaciones de reparaciones de barcos y toda la industria relacionada con el mar, exploración de petróleo/gas y relacionadas con la investigación relacionada con el mar -por ejemplo, la investigación oceanográfica, levantamiento hidrográfica y biología marina”. (Vego, 2017, p. 46)⁹.

Al respecto, “[...] el poder naval de un Estado, sumado a los intereses marítimos de ese Estado, conforman en conjunto su poder marítimo”¹⁰ (Pertusio, 1998, p. 19), en concordancia con James George quien ya había expresado que el “Poder Naval + Intereses Marítimos = Poder Marítimo”. (George, 1980).

El poder naval

Si bien el poder naval es un componente del campo militar del poder nacional, también lo es del poder marítimo como puede apreciarse en la figura 1.

Figura 1: Poder naval, vinculante del poder nacional y poder marítimo.



Fuente: Elaboración propia con base en T. Cintra, Pertusio y J. George.

La noción de este poder naval, no omite su propia genealogía ni sus propios procesos, es decir, que los significados de este concepto lo remiten a la historia misma del hombre y la mar, en tanto integró la segunda dimensión de la guerra (la mar)¹¹. Dicho significado -PN- ha sido definido por varios autores, abordemos algunos.

Una definición quizás reduccionista pero práctica, es la que señaló Goldrick “La definición del poder naval es la habilidad para hacer uso del mar”. (Goldrick, 2015, p. 133).

⁹ Traducción del autor, texto original [...] *it now describes the entirety of the use of the sea by a nation. Specifically, a sea (or maritime) power comprises political, diplomatic, economic, and military aspects of sea use [...] Specifically, a sea power encompasses marine, ports/harbors, fisheries, shipyard/ship repair facilities and all maritime-related scientific research (for example, oceanographic research, hydrographical survey, and marine biology).*

¹⁰ De acuerdo a Pertusio “Los intereses marítimos de una nación o Estado son todos los aspectos relativos a su seguridad y desarrollo vinculados con el mar”.

¹¹ La primera corresponde a la dimensión terrestre; la tercera se da en el espacio aéreo; la cuarta en el espacio; y la quinta en el espacio cibernético.

En el caso de Robert L. Pertusio, lo define como un “[...] sinónimo de la Armada y ambas denominaciones los son también de Marina [...] entonces: Poder Naval = Armada = Marina”. (Pertusio, 1998, p. 19).

De acuerdo a la doctrina naval, el Poder Naval Mexicano es considerado parte del poder marítimo y es el conjunto de medios que la Armada de México emplea para defender los intereses de la nación.

Con estas conceptualizaciones podríamos enunciar que: el poder naval es la capacidad de actividades del Estado encaminadas hacia la dominación de los litorales y zonas marítimas de interés nacional que procuran su seguridad y desarrollo.

Elementos clave del poder naval

Una vez expuesto el concepto del poder naval, es posible ahora profundizar en elementos esenciales que representan un marco teórico y ofrecen un lenguaje lingüístico naval que permite obtener recapitulaciones lúcidas de la significación del poder naval: a) características; b) componentes; c) misiones; d) despliegues; e) medios; f) redes; g) plataformas tecnológicas; h) criterios de clasificación; i) diseño.

• Características

De acuerdo a Alfred Thayer Mahan, las principales características que afectan al poder naval de un Estado son seis: 1) situación geográfica; 2) configuración física incluyendo en esta, por su relación con ella, los recursos naturales y el clima; 3) extensión territorial; 4) número de habitantes; 5) carácter de sus habitantes y 6) clase de gobierno incluyendo las instituciones nacionales que posea. Las tres primeras dependen del país, es decir, de sus rasgos naturales y no de su población; así, las otras tres, se refieren a las cualidades particulares de sus habitantes. (Mahan, 1901, pp. 36-82).

- 1) Situación geográfica. Entre más tenga que dirigir sus designios hacia el mar, mayor ventaja tendrá.
- 2) Configuración física. Entre más fácil sea atravesar una frontera, tanto mayor será la tendencia de todo pueblo a comunicarse por ella con el resto del mundo. Tal es pues, el caso con el mar.
- 3) Extensión territorial. Es un elemento que puede ser de fuerza o debilidad según que sea grande o pequeño el número de sus habitantes.
- 4) Número de habitantes. Se toma en cuenta la parte proporcional que se dedica a profesiones marítimas o que, al menos, puedan adiestrarse en poco tiempo lo suficiente para servir a bordo y manejar el material naval.

- 5) Carácter nacional. Se basa en el comercio pacífico y extenso, entonces todas las naciones que han sido en un tiempo u otras poderosas en el mar, deben haberse distinguido por una gran aptitud comercial.
- 6) Clase de gobierno. Respecto al poder naval, se han obtenido los mejores resultados cuando existe una dirección inteligente por parte de los gobernantes.

• Componentes del poder naval

De acuerdo a la doctrina de la Organización del Atlántico Norte (OTAN), el poder naval tiene los siguientes componentes (Nistor, 2014):

- El comando del mar. Libertad de las grandes potencias para hacer uso de los océanos, negándoselo a los oponentes.
- El control del mar. Permite el uso del mar en ciertos tiempos y espacios.
- La prohibición del mar. Se ejerce cuando un área no puede ser controlada por una de las potencias involucradas.
- La proyección del poder marítimo. Es otro concepto del poder naval. Es el uso o amenaza de utilizar la fuerza marítima desde el mar para influir eventos en tierra.
- El poder militar. Habilidad de un Estado para utilizar la acción militar.

• Misiones

El Almirante francés Marcel Duval expuso tres misiones, a las que posteriormente se sumaron tres nuevas (Duval, 1985) citado por De Sault (1990).

- Acción contra las fuerzas. Se considera la antigua guerra de escuadras, y actualmente ampliada en tres dimensiones.¹²
- Acción contra el interés. Este tipo de acción remite a la antigua guerra entre razas, y que con el tiempo se fue ampliando debido al desarrollo exponencial del tráfico marítimo.
- Acción contra tierra. Ha pasado de sólo prever algunos golpes por las Armadas del siglo XIX, a Armadas con una fuerza real de proyección de fuerza de mar hacia tierra.
- Manejo de la disuasión. Se refiere a cuando no se hace nada mientras se permanece listo para actuar que, sin embargo, hoy ya no es así.
- Manejo de la crisis. Esto es en el sentido de que el entorno normal es el de la Guerra Fría o de la paz ardiente.
- Protección de las zonas económicas exclusivas e instalaciones en costa. Se refiere a extender la protección más allá de la tradicional vigilancia y defensa de los accesos marítimos.

¹² Mar, aire y tierra.

Para el Almirante estadounidense Elmo R. Zumwalt las misiones de la Armada son cuatro, (mismas que después el Almirante Stansfield retomó para enriquecerlas al proveer una base teórica para sustentarlas) (Till, 1988, p. 80) (De Sault, 1990).

- o Disuasión estratégica. Este tipo de misión era llevada a cabo por portaviones con armas nucleares, y actualmente con submarinos que cuenta con misiles con cabezas nucleares independientes con mayor precisión y alcance.
- o Proyección del poder. Es explotación del control del mar, pero ahora hacia tierra. Por ejemplo, el tradicional “ablandamiento de playa” que, es el bombardeo desde barco hacia la costa, por aviación con tropas aerotransportadas para el asalto, o mediante los asaltos anfibios.
- o Control del mar. Es la misión tradicional de controlar las comunicaciones marítimas, es la dimensión tradicional, puramente naval de la guerra en el mar. Aquí surge la lucha para obtener, mantener y explotar a través del bloqueo el control del mar.
- o Presencia naval. Es un medio de la diplomacia naval que va desde la clásica manifestación de intimidación, hasta la ocupación por la fuerza de islas o archipiélagos, además de bombardeos de represalia. Entonces por este hecho, el poder se obtiene con la simple presencia.

Por su parte, Ken Booth señala una triada de fines con base “[...] al uso del mar [...] El carácter trinitario se define pues por los tres tipos de acción mediante los cuales las Armadas cumplen sus propósitos: a saber, la militar, la diplomática y la policial”. (Ken 1980, pp. 19-28):

- o Papel militar. Capacidad para hacer uso de la fuerza o amenazar, con objetivos principales en tiempo de paz o de guerra.
Los que corresponde al tiempo de paz o de equilibrio del poder son:
 - Disuasión nuclear estratégica; disuadir el ataque al propio territorio y a los de los aliados.
 - Disuasión y defensa convencionales, que considera prepararse para las tareas del tiempo de guerra, disuadir la intrusión hostil en las fronteras marítimas, contribuir a la estabilidad marítima local, proteger los derechos nacionales en los mares adyacentes, y extender el alcance de dichos derechos en esos mares.
 - Disuasión y defensa dilatadas en el espacio, engloba entre otros aspectos, el proteger las actividades nacionales en

alta mar, proteger las vidas, intereses y propiedades de los compatriotas (y otros) en aguas lejanas.

- En el orden internacional, incluye apoyar o negar dicho apoyo al derecho marítimo reconocido internacionalmente: apoyar y expandir las pretensiones nacionales.
- o Papel diplomático. Estriba en el manejo de la política exterior sin llegar al uso de la fuerza. Sus objetivos principales son:
 - Negociación desde una posición de fuerza que implica, entre otras consideraciones, la de tranquilizar y reforzar a los aliados y asociados, tranquilizar y reforzar a los gobiernos amigos amenazados por serios desafíos internos, amenazar con el uso de la fuerza desde el mar para apoyar la política, y mejorar la propia capacidad para influir en la marcha de negociaciones diplomáticas específicas.
 - Manipulación que, considera manejar posiciones de influencia negociadora en el marco de una alianza, demostrar apoyo a diversos países, contribuir a crear Armadas extranjeras y amenazas “por poder”, crear un cierto grado de dependencia naval, proveer demostraciones de poder naval en forma continuada en aguas lejanas para dejar establecido el propio derecho a interesarse.
 - Prestigio que encierra las cuestiones dar seguridad psicológica a la gente del propio país, proyectar una imagen favorable de su país, y proyectar la imagen de una fuerza naval impresionante.
- o Papel policial. Atañe tanto al interior como al exterior. Sus propósitos son dos:
 - Responsabilidades costeras que incluye la soberanía, goce de los recursos naturales, y mantenimiento del buen orden.
 - Contribuciones al progreso de la nación que contiene la contribución a la estabilidad y desarrollo interior.

En lo referente a México, en la doctrina de la Armada de México las misiones versan con base al Plan General de Operaciones Navales.

- Despliegues
Cuando un poder naval tiene presencia, tiene dos objetivos: a) impedir acciones opuestas al interés nacional; o b) apoyar acciones de interés nacional. Para tales fines existen dos tipos de despliegue (Paúl, 1984):
 1. Despliegue preventivo. Reside de una demostración anticipada.
 2. Despliegue reactivo. Realizado como respuesta ante una determinada situación crítica.
- Medios del poder naval

A fin de estar en capacidad de llevar a cabo sus fines, el poder naval requiere de medios, y estos según lo expuesto por De Sault (1990) son:

1. Una fuerza disuasoria. En la actualidad está compuesta prácticamente por submarinos.
2. Una fuerza de intervención. Plataformas modernas diversas (Portaviones, submarinos, cruceros, etc.), para operar en zonas de alto riesgo.
3. Una fuerza de vigilancia. En áreas de menor riesgo (protección y control de tráfico marítimo).
4. Una fuerza costera. Para control de las aguas territoriales y de la zona económica.
5. Una fuerza anfibia. Para proyectar desembarcos (apoyada con buques mercantes).
6. Una fuerza logística. Muy necesaria para el reabastecimiento.

- Red del poder naval

Robert O. Work considera que una red de combate naval se integra con diversos elementos y que en el caso de la Marina de los EE. UU., incluye como mínimo los siguientes elementos (Work, 2005, pp. 4-5):

1. Buques de guerra, incluye plataformas de proyección de poder (aviación, buques combatientes y submarinos).
2. Plataformas expedicionarias basadas en la mar, como los de desembarco anfibio y buques de reposiciónamiento marítimo.
3. Logística de combate y buques de apoyo, como buques petroleros y municionamiento.
4. Aeronaves, que van desde los cazas de diversas modalidades, hasta los de alerta temprana.
5. Sistemas no tripulados, muy diversos como vehículos aéreos, aéreos de combate, de superficie, submarinos y submarinos autónomos, conocidos como UAV, UCAV, USV, UUV y AUV, por sus siglas en inglés, respectivamente.
6. Fuerzas de tarea aéreas-terrestres-marinas- MAGTF, por sus siglas en inglés-, en una variedad de unidades de combate.
7. Unidades de Guerra Naval Especial -NSW, por sus siglas en inglés-, en una variedad de tipos.
8. Personal que opera y emplean sistemas y plataformas.¹³

- Plataformas tecnológicas del poder naval

Para llevar a cabo los elementos clave de un poder naval, se necesitan de algunas tecnologías que la apuntalen en su devenir como se muestra en la tabla tres. En este sentido para el caso de México, no todas son relevantes;

¹³ Por sus siglas en inglés: UAVs, *unmanned aerial vehicles*; UCAVs, *unmanned combat air vehicles*; USVs, *unmanned surface vehicles*; UUVs, *unmanned underwater vehicles*; AUVs, *autonomous underwater vehicles*; MAGTFs, *Marine Air-Ground Task Forces*; NSW, *Naval Special Warfare*.

por ejemplo, la política de nuestro país en lo referente a defensa, postula el derecho internacional como instrumento para la resolución de los conflictos, por lo que el elemento de la proyección de la fuerza no es trascendental.

Tabla 3: Tecnologías del poder naval.

Elementos de estrategia marítima	Tecnología	
	Plataforma	Principal (Ppal.) sistema de armas
Negación del mar	Minas.	
	Submarinos.	Minas, torpedos y misiles antibuque.
	Minas captor (torpedo encapsulado).	
	Patrullas rápidas.	Misiles antibuques, montajes y torpedos.
	Buques.	Misiles antisuperficie, montajes, y torpedos.
	Buques.	Lanzamiento de torpedos Homing ¹⁴ incluyendo de largo alcance mediante Ikara - misil anti submarino- y Suroc -cohetes anti submarino-.
	Portaviones.	Aeronaves de ala fija y móvil.
	Base aeronaval.	Aeronaves con bombas y misiles anti buque.
Afirmación del (control del mar)	Portaviones.	Aeronaves de ala temprana, aeronaves y cazas armados con misiles aire-aire (ej. Phoenix, AAMRM, Sidewinder), y cañones.
	Buques.	Misiles superficie-aire (ej Standard), cañones, sistema de defensa puntual cercana (CIWS), guerra electrónica, y misiles de defensa puntual.
	Buques de guerra antisubmarina (ASW).	Sonar, cargas de profundidad y torpedos Homing.
	Submarinos.	Inteligencia de enemigos aéreos y caza submarinos.
	Aeronaves embarcadas de ala fija y rotativa.	Anti submarinos.
	Aeronaves con base en tierra.	Patrullas marítimas de largo alcance, ataque marítimo y cazas basados en tierra en esos rangos.
	Draga/barreminas.	Caza minas y buzos de remoción.
Proyección de la fuerza	Portaviones.	Aeronaves de ataque a tierra y cazas.
	Buques.	Soporte de fuego naval (NFGS, naval gunfire support).
	Buques de guerra anfibia.	Incluyendo plataforma de helicópteros y buques de asalto.
	Embarcaciones de desembarco.	
	Buques de ataque terrestre.	Misiles de crucero.

Fuente: Alan Robertson (Robertson, 2001, p. 43).

14 Guiados pasiva o activamente, “dispara y olvida”.

• Criterios para clasificar una Armada

Existen dos tipos de aspectos a considerar al clasificar a una Armada, considera: aspectos cuantitativos (como tipos de buques, modernidad, equipamiento y armamento) y aspectos cualitativos (como nivel de desempeño del personal o motivación (tabla 4). (Hudisteanu, 2018).

Tabla 4: Criterios e indicadores de clasificación de una Armada.

Criterio	Indicadores
Orden de batalla (plataformas tecnológicas de combate).	Número de buques, tonelaje y tipo de buques.
Orden de efecto.	Poder de armamento. Estado de modernidad.
Versatilidad/flexibilidad.	Tipos y diversidad de misiones.
Rango/sustentabilidad.	Búsqueda geográfica. Capacidad de sostenimiento de operaciones. Logística y soporte de flote.
Autonomía y cooperación/interoperabilidad.	Capacidad para operar autónomamente. Capacidad para operar dentro de una coalición.
Otras variables de ajuste culitativas y políticas.	Desempeño profesional. Disposición de la moral de la tripulación. Correlación entre medios y objetivos. Limitaciones voluntarias.

Fuente: Michael Mulqueen, Deborah Sanders, Ian Speller (Mulqueen, Sanders, & Speller, 2016, p. 41).

Existen diversas clasificaciones de las Armadas del mundo, en la tabla siguiente se muestran de manera sintetizada las consideradas por Booth, Till, Work y Morris. (De Sault, 1990).

Tabla 5: Diferentes tipos de clasificación de Armadas.

Cat.	Ken Booth	Geoffrey Till	Robert O. Work	Michael Morris para marnas del tercer mundo
I	Globales. Pertenecen a las superpotencias.	Fuerza global principal de proyección naval completa.	Buques de guerra con más de 100 VLS ¹⁵ sistema vertical de lanzamiento y/o MC-misiles de combate.	Marinas regionales. Mas de 15 buques (con aeronaves embarcadas) y submarinos grandes; fuerte capacidad de defensa costera y capacidad de proyección oceánica relativa.
II	Oceánicas. Intereses en mares fuera de sus zonas marítimas.	Fuerza global de proyección naval parcial.	Buques de guerra con 90-99 VLS o MC.	Marinas subregionales. Más de 15 buques de guerra (sin aeronaves embarcadas) y submarinos grandes; fuerte capacidad de defensa costera y capacidad limitada de proyección del océano más allá de la ZEE.
III	Contiguas. Operan dentro de sus zonas marítimas.	Fuerza global mediana de proyección naval.	Buques de guerra con 60-89 VLS- sistem vertical de lanzamiento- o 61-89 MC.	Marinas de defensa de área. Tiene de seis a 15 buques y submarinos grandes; fuerte capacidad de defensa costera hasta los límites de la ZEE.

Fuente: Adaptación propia con base en (Booth, 1980, pp. 171-172), Geoffrey Till (2004).

15 VLS Vertical Launch Sytem (sistema vertical de lanzamiento): MC misiles de combate; SAM sistema anti aéreo; ASW sistema anti submarino; AshM sistema anti superficie; ZEE, Zona Económica Exclusiva; MT, mar territorial.

IV	Costeras. Operan en el mar territorial.	Fuerza regional mediana de proyección naval.	Buques guerra/fragatas con 48-59 VLS o 48-60 MC.	de	Marinas costeras. Tiene de uno a cinco buques o submarinos de combate; buena capacidad de defensa costera y capacidad de proyección limitada dentro de la ZEE.
V		Fuerza de proyección naval a la adyacente.	Buques guerra/fragatas con 20-47 VLS o 20-47 MC.	de	Marinas de vigilancia. No cuentan con grandes buques de combate, pero los buques patrulleros lanzan misiles; capacidad de seguimiento del MT.
VI		Armada de defensa territorial marítima.	Fragatas para protección de transporte marítimo con VLS o Mc, SAM, ASW y ASHM.	de	Marinas simbólicas. No hay patrulleros; incapaz de controlar eficazmente las aguas territoriales.
VII		Armada de defensa costera.	Flotilla sin clasificación, para una sola tarea. Sólo armamento defensivo.		
VIII		Armada policial.			
IX		Armada simbólica.			

Robert O. Work(2005, p. 266), Michaël Morris (1987) (De Sault).

La clasificación es muy diversa, incluso según el color de las aguas: azules (grandes potencias o en relativo ascenso con proyección mundial), verdes (potencias medias con cierta capacidad de proyección internacional) o marrón (con capacidad de proyección costera). Por ejemplo, Peter Haydon, jerarquizó las Armadas como se muestra en la tabla siguiente, en función de las capacidades de disuasión, proyección, control, diplomacia, seguridad nacional y ayuda humanitaria.

Tabla 6: Jerarquía naval basada en las funciones.

Grupo de Potencias	Capacidades para misiones navales					
	Disuasión y compulsión estratégicas	Proyección de poder	Control del mar	Diplomacia naval	Seguridad nacional y vigilancia	Ayuda humanitaria
Potencias Navales Mayores	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Potencias Navales Medias	No	Principalmente Cooperativa	Limitado	Sí	Sí	Sí
Armadas Pequeñas y de Estados Costeros	No	No	Sobre aguas propias	No	Sí	Dentro de aguas propias

Fuente: Peter Haydon (Till, 1988, p. 154).

Diseño de fuerzas

En la tabla 7 se observan nueve métodos para diseñar una fuerza militar, elaborado por André Beaufre, que son descritas de manera simplificada con anotación de aquellos factores que las orientan, así como sus respectivas fortalezas y debilidades. Estos métodos comprenden una relación de análisis complejos para medir las capacidades del poder militar, naval y aéreo, para conducir operaciones comprendidas en la política y estrategia nacional de defensa que incluya riesgos y amenazas actuales y potenciales.

Tabla 7: Métodos posibles para el diseño de fuerzas.

Método	Factores principales	Fortalezas	Debilidades
De arriba hacia abajo (top-down)	-Intereses. -Objetivos. -Estrategias.	-Enfoque sistemático en los fines. -Integra factores de poder. -Facilita describir sus principales tareas (responder/disuadir/etc.).	-Limitaciones se consideran en forma tardía. -Posible inflexibilidad. -Falta de detalle acerca de la factibilidad.
De abajo hacia arriba (Bottom-up)	-Capacidades existentes.	-Foco en lo actual. -Enfatiza el mundo real. -Mejora las fuerzas existentes.	-El presente es priorizado sobre el futuro. -Desestima creatividad de largo plazo. -Desatende la visión global integrada.
Escenario.	Situaciones específicas.	-Enfoque concreto (tangible). -Enfatiza las prioridades. -Dinámica (oportuna).	-Realidad impredecible. Pueden cobrar "vida propia". -Limitada visión en plazos prolongados.
Amenazas y vulnerabilidades.	-Riesgos. -Oponentes. -Propios puntos débiles.	-Foco en oponentes potenciales. -Foco en lo general y particular. -Enfatiza las capacidades de las fuerzas.	-Reactivo. -Puede "desviarse" hacia datos cuantitativos. -Identificación "belicosa" de oponentes.
Tareas principales y misiones.	-Funciones.	-Prioriza tareas esenciales. Maximiza las fortalezas. Explota las debilidades de otros.	-Puede retener capacidades obsoletas. -Puede ignorar objetivos de nivel superior. -Tendencia hacia subfuncionalidad.
Por capacidades.	-Desafíos operacionales.	-Enfoque específico en problemas militares. -Foco en conceptos de empleo y capacidades conjuntas. -Enfoque conjunto.	-Sobreenfatiza los desafíos y problemas actuales. -Determina la composición deseable de fuerzas, pero no los niveles de las mismas.
Sobrepotección.	Minimizar riesgos	-Espectro completo de capacidades. -Confronta el futuro incierto. -Busca equilibrio y flexibilidad.	-Subestima las propias fortalezas. -Exagera las capacidades externas. -Muy costoso.
Tecnología.	Sistemas dominantes.	-Subraya el conocimiento. -Alienta la creatividad. -Crea influencia de la industria militar.	-Arriesga un alto costo para pequeñas ganancias. -Puede subestimar los factores humanos. -Puede desbalancear la estructura de la fuerza.
Fiscal.	Presupuesto.	-Defensa vinculada a la economía. -Requiere establecer prioridades. -Refuerza la disciplina física.	-Puede llevar a necesidades no presupuestales. -Tiende a crear un gasto cíclico. -Puede llevar a "compartir gastos por igual (ej. 33%) no siempre realista y conjunto".

Fuente: Andre Beaufre (1974).

El poder naval mexicano

En la sociedad mexicana, el concepto de poder naval es desconocido. En el colectivo, predominan los vocablos Armada o Marina, que sin profundizar en significado se asocian erróneamente al componente terrestre, por la participación de la infantería de marina en el interior del país contra el crimen organizado. Sin percibir que la existencia de una Armada sólo se justifica históricamente por la protección de intereses en el ámbito marítimo.

Los cambios distintivos del poder naval mexicano ya sean dados en procesos de transformación, modernización o adaptación, marcan una estela histórica de su andar desde un pasado medianamente próximo, hasta la contingencia de la contemporaneidad que irrumpió a principio del presente siglo; y cuyo destino más que ser anticipado, debe ser construido. Sin embargo, la significación del PN en tanto símbolo decanta en la persistencia de un instrumento de poder del Estado mexicano en la mar como se mencionó anteriormente, en otras palabras, a la existencia de una Armada.

El poder naval mexicano es entonces en nuestro país, la institución militar denominada Armada de México, integrada por tres elementos esenciales: la estructura física materializada en plataformas de proyección (recursos materiales); el capital humano (recursos humanos); y la doctrina (recursos psicosociales)¹⁶, en la figura 2 se muestra que la base piramidal es el capital humano.

Figura 2: Pirámide constitutiva de la Armada de México.



Fuente: Elaboración propia.

La Armada de México que constituye el Poder Naval de la Federación, desarrolla sus operaciones en tres grandes áreas y de forma circunstancial en el interior del país en apoyo a tareas de seguridad pública.

¹⁶ “La doctrina militar comprende el conjunto de ideas mediante las cuales las capacidades se traducen en acción militar apropiada para el cumplimiento de los objetivos” (Booth, 1980, p. 251).

- A lo largo de la franja costera.
- En el Mar Territorial y Zona Contigua (en aguas someras), así como en la Zona Económica Exclusiva¹⁷ y en alta mar, como Armada de aguas marrones y aguas azules¹⁸.
- En el cuerpo insular que comprende, islas, cayos, atolones, bancos, archipiélagos y arrecifes.

El litoral geográficamente es la línea de transición entre lo terrestre y lo marino, sin embargo, en función del poder naval se entiende “como las áreas mar adentro de la costa que son susceptibles de inflexión o apoyo desde la tierra y las áreas del interior de la costa que son susceptibles a la influencia del mar”. (House of representatives Committees, 2004).

El litoral mexicano es un componente primordial del territorio nacional para la seguridad y desarrollo nacional, y con base en la tabla siguiente, podemos establecer tres enunciaciones.

Tabla 8: Estados federativos litorales con capitales costeras.

	Estado	Capital	Capital costero	% PIB 2017	% Población 2015
Océano Pacífico					
01	Baja California	Mexicali	No	3.4	2.79
02	Baja California Sur	La Paz	Sí	0.9	0.59
03	Sonora	Hermosillo	No	3.4	2.39
04	Sinaloa	Culiacán	No	2.2	2.48
05	Nayarit	Tepic	No	0.7	0.99
06	Jalisco	Guadalajara	No	7.1	6.57
07	Colima	Colima	No	0.6	0.59
08	Michoacán	Morelia	No	2.5	3.83
09	Guerrero	Chilpancingo	No	1.4	2.95
10	Oaxaca	Oaxaca	No	1.5	3.31
11	Chiapas	Tuxtla Gutiérrez	No	1.6	4.35
			Subtotal	25.3	30.89
Océano Atlántico (Golfo de México y Mar Caribe)					
12	Tamaulipas	Ciudad Victoria	No	2.9	2.87
13	Veracruz	Xalapa	No	4.5	6.77
14	Tabasco	Villahermosa	No	2.4	2.00
15	Campeche	Campeche	Sí	2.4	0.75
16	Yucatán	Mérida	No	1.5	1.75
17	Quintana Roo	Chetumal	Sí	1.6	1.25
			Subtotal	15.3	15.41
			Total	40.6	46.30

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI (2018, p. 5).

17 El mar territorial corresponde a la franja de 12 millas náuticas desde la costa hacia el interior del mar; la zona contigua son las siguientes 12 millas náutica; y por último la Zona Económica Exclusiva que contempla las aguas marinas dentro de las 200 millas náuticas desde la costa.

18 Se denomina una Armada de aguas marrones por el color que en general es marrón del mar próximo a la costa; en tanto la Armada de aguas azules es por el color azul profundo que va adquiriendo conforme se aleja uno de las costas.

La primera, con relación al campo de poder político, muestra sólo tres centros de poder que se encuentran en la costa. De las 32 entidades federativas que conforman la República mexicana, 17 (11 en el Océano Pacífico y seis en el Océano Atlántico), un poco más de la mitad de los estados federativos cuentan con litoral, pero solo tres tienen su capital en la costa (La Paz en Baja California Sur, Campeche en Campeche y Chetumal en Quintana Roo). Lo que conduce a preguntar ¿Por qué?; una hipótesis respondería que la causa de esto es la herencia española. España tiene su capital lejos de la costa, está de hecho en el centro de su territorio. La lógica tendría que ver con el aspecto talasopolítico-poleomológico¹⁹, en el sentido de alejar las capitales de las invasiones. Esta hipótesis se vería reforzada con la idea de alejar los centros de poder político mexicanos de las invasiones e intervenciones extranjeras.

La segunda, en relación al campo de poder económico, podemos observar que las entidades federativas costeras contribuyen con el 46.3 % del PIB, y en este sentido, es importante destacar que el “[...] transporte marítimo representa [...] el eje central de su comercio internacional con alrededor del 80% de las importaciones o exportaciones” (Méxicoport, 2018). Los medios de transporte marítimo representan de esta manera, el mayor medio de transporte de mercancías, cuyos puertos son los contactos con los mercados asiáticos en el Océano Pacífico, en tanto los puertos del Golfo de México y Mar Caribe lo son con los puertos europeos y ambos de manera simultánea con los litorales de los socios del Norte del continente y los países latinoamericanos de centro y Sudamérica. Son, por un lado, importantes motores de desarrollo y por otro, en términos navales y militares, son el centro de gravedad como componente de la actividad comercial mexicana.

La tercera enunciación, es respecto al poder social “La dinámica poblacional de las zonas costeras de México sigue la tendencia mundial, que indican un desplazamiento de las poblaciones humanas en estas zonas” (CONAPO, 2018). De acuerdo al último censo poblacional (2015), el 46.3 % (30.89% Océano Pacífico y 15.41% Océano Atlántico–Golfo de México y Mar Caribe) de la población total habita en estados costeros.

Para contrapesar con la tendencia mundial, es conveniente citar que el litoral global “[...] alberga a tres cuartas partes de la población mundial, al 80% de las capitales del mundo y casi todos los mercados para el comercio internacional²⁰” (Tewes, Rayner, & Kavanaugh, 2002, p. 16). Con base en lo anterior, es posible afirmar que un gran peso e intensidad del binomio población-comercio, tiene que ver con los litorales que obviamente remarca la importancia de la talasopolítica.

19 De polemología, el estudio de la guerra.

20 Traducción del autor, texto original [...] *the littoral accommodates over three quarters of the world's population, hosts over 80% of the world's capital cities and nearly all of the marketplaces for international trade.*

Funciones del poder naval en México

Habiendo abordado previamente los diferentes tipos de funciones y misiones del poder naval, y con base en las atribuciones y la misión institucional que contempla “[...] emplear el Poder Naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país [...]”. (LOAM, 2002, p. 1), es posible proponer las siguientes cuatro funciones claves del poder naval mexicano.

- Negación del mar. Este es el elemento esencial, determina la condición de ausencia de cualquier poder extranjero. En este apartado, es pertinente atraer el concepto de campo de batalla para la doctrina inglesa, dado que es el área natural de acción de una Armada.

El campo de batalla comprende aquellos sectores de mar, bajo el mar, tierra, espacios aéreos y el espectro electromagnético requerido para una operación particular. Las operaciones militares exitosas necesitan la capacidad de dominar el campo de batalla, que significa tener libertad de acción y negársela al enemigo, dentro de un área de interés por un periodo determinado. Consecuentemente, el planeamiento estratégico debe definir el campo de batalla, el grado de dominio requerido y las condiciones necesarias para lograrlo. (Secretary of State for Defense, 1997, p. 44).

- Proyección de la fuerza. Es la capacidad de proyectar el poder del Estado hacia ultramar, conducir la fuerza a los espacios que componen escenarios y teatros de operaciones fuera del territorio nacional, fuera de las aguas jurisdiccionales del Estado mexicano.
- Control del mar. Alude a la condición en la que el Estado por un lado tiene la libertad de uso del mar y por otro, niega el uso ilícito de sus espacios marítimos y costeros, en un sentido realista en áreas y periodos de tiempo definidos por la vastedad del mar.
- Proximidad ciudadana. Comprende las operaciones de labor social, de apoyo o auxilio en casos y zonas de desastre y las operaciones de Búsqueda y Rescate (SAR por las siglas en inglés de Search and Rescue) entre otras.

Para el cumplimiento de los fines del poder naval mexicano, las funciones clave antes expuestas requieren de una serie de medios, por lo que es necesario revisar su estado actual, en tanto plataformas tecnológicas y el estado del arte que guardan en relación con otras naciones similares que sirvan de referencia.

Estado del arte

Para comprender el estado actual del poder naval mexicano, resulta oportuno revisar su orden de batalla²¹ en razón de las plataformas tecnológicas de combate de México y de otros seis países latinoamericanos relativamente similares, en tres dimensiones (mar, aire y tierra) y adicionalmente con el componente de la Guardia Costera, debido a que la Armada de México cumple también con esas funciones.

Antes de abordar tal aspecto, es importante hacer énfasis que el análisis al que se arribará posteriormente es con fines didácticos, para conocer la proporcionalidad guardada entre fines y medios del poder naval mexicano, con base en la clasificación, extensión marítima y capacidades disponibles en fuentes abiertas que pueden adolecer de precisión.

La base para plantear una estrategia naval ya sea en defensa o seguridad es compleja y debe partir de los intereses y objetivos nacionales definidos en políticas de Estado, como la Política Nacional de Defensa y la Política Nacional Marítima que son inexistentes, con independencia de los esfuerzos por materializarlas. Lo anterior, impacta en una falta de rumbo ya que el desarrollo de la Armada de México se ha circunscrito únicamente a razones coyunturales, y en el mejor de los casos, a políticas de gobierno emanadas de planes nacionales de desarrollo que no dejan de ser circunstanciales por el poco alcance, en el entendido que el poder naval, por la complejidad y alto grado de especialización, no se crea de la noche a la mañana.

Tabla 9: Orden de batalla (plataformas tecnológicas) de siete armadas latinoamericanas.

	Arg.	Bra.	Chi.	Col.	Ecu.	Méx.	Perú
Submarinos	02	05	04	04	02	-	06
Buques							
Pples. Buques de combate	11	11	08	04	01	05	07
Patrullas y costeras combatientes	16	44	14	59	09	123	12
Guerra de minas	-	04	-	-	-	-	-
Artibios	-	04	04	-	-	04	02
Lanchones de desembarco	06	16	03	22	-	-	07
Logísticos y de apoyo	18	44	14	08	08	23	25
Aviación naval							
Aviones con capacidad de combate	20	11	14	-	-	-	-
Aviones de transporte	07	-	-	11	03	29	06
Aviones patrulla	-	-	-	04	04	08	09

21 De acuerdo a Booth “El objetivo inicial del juego de los números es trazar un orden de batalla (OOB). Sobre la base de los números brutos que tiene el analista en sus manos, procede a estructurar un OOB a la luz de factores tales como las modalidades de despliegue, la disponibilidad operativa, los tipos, las misiones, el tiempo que se pasan en estación y así sucesivamente (Booth, 1980, p. 239).

Aviones patrulla	-	-	-	04	04	08	09
Helicópteros ASW	02	18	05	-	-	-	05
Helicópteros de combate	-	02	-	-	-	-	-
Helicópteros de reconocimiento	-	-	08	08	-	39	03
Helicópteros de transporte	06	52	07	09	09	39	11
Vehículos aéreos no tripulados	-	-	-	-	05	-	-
Misiles		AshM ²²	AshM	-	-	-	AShM
Infantería de marina							
Vehículos blindados de combate	67	112	52	-	-	29	47
Ing. y mantenimiento	07	01	-	-	-	-	-
Anti tanque e infraestructura	30	MSL, MANP, ATS	-	-	-	Cañones de 106 mm.	Cañones de 84 mm.
Artillería	69	65	39	62	32	22	18
Defensa costera	-	-	AShM	-	-	-	-
Defensa aérea	Misiles SAM Montajes 40 mm.	Montajes 40 mm.	Misiles SAM.	Misiles SAM.	Misiles SAM.	Misiles SAM.	Montajes 20 mm.
Guardia costera							
Patrullas y costeras combatientes	67	-	65	-	21	Los mencionados anteriormente, con doble función.	38
Buques logísticos y de apoyo	11	-	-	-	-	-	01
Aviones	09	-	-	-	-	-	03
Helicópteros	13	-	-	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia con datos de *Military Balance* (IISS, 2018).

La metodología comparativa es adecuada para conocer el estado del arte en tanto a las Armadas latinas similares, a fin de tener la noción de cómo se encuentra citado poder, mediante el juego de dos variables: la extensión marítima -ZEE- y la capacidad naval actual.

La variable marítima, se obtuvo de diferentes fuentes y la variable de capacidad actual del ensayo Hacia una medición del poder naval en América Latina, elaborado por el Capitán de Navío Noe Cuervo Vázquez y el Dr. Marcos Pablo Moloeznik que propone un modelo de medición del poder naval de nueve Armadas de Latinoamérica. En citada investigación, se define la capacidad actual como el “[...] valor de la capacidad operativa de las unidades de superficie, aéreas y submarinas adscritas a la marina de guerra, que determinan el dominio positivo o negativo del mar y está determinado por once dimensiones [...]” (Moloesnik, 2017, p. 293)²².

22 1) Tipo de buque; 2) número de buques; 3) sistema de armas; 4) número de misiles embarcados; 5) aeronaves embarcadas; 6) número de aeronaves embarcadas; 7) armamento; 8) velocidad; 9) eslora; 10) propulsión; y 11) desplazamiento (Cuervo & Moloeznik, 2017, pp. 295-296).

En la tabla siguiente se exponen parte de los resultados del aludido ensayo y como puede observarse, México se posiciona en el último lugar en “capacidad actual” de poder naval.

Tabla 10: Capacidades del poder naval en Latinoamérica.

País	Capacidad (Año 2017)
Chile	23.95
Perú	17.1
Brasil	9.87
Ecuador	6.32
Argentina	4.94
Colombia	2.72
México	1.28

Fuente: Elaboración propia con datos de Cuervo Vázquez y Moleoznik (2017, p. 307).

La lectura decanta en la desproporción entre fines y medios que se muestra gráficamente en la figura 3, en donde la extensión de mar es el fin, donde se proyectan los intereses nacionales y el medio es el poder naval, el medio para lograr dichos intereses. La desproporción entre ambos elementos constituyentes del poder (nacional-marítimo) tiene que ver en el caso de México, con una amplia área marítima, solo por debajo de Brasil y Chile, pero con el menor poder naval de todos los comparados.

Figura 3: Poder naval mexicano en comparativa con siete países latinoamericanos.



Fuente: Elaboración propia, con datos de Cuervo y Moleoznik (2017).

En esta misma lógica, es posible establecer que Chile es el que mayor equilibrio tiene en su proporción entre fines y medios, al contar con la segunda área marítima más extensa y con el poder naval más alto de los siete Estados.

Otro ejemplo del estado del poder naval puede denotarse en el caso de Perú, a pesar de contar con sólo un tercio de extensión marítima en comparación con México, cuenta con un poder naval superior de aproximadamente 16 veces.

La percepción de proporción entre fines y medios amerita efectuar un ejercicio de aproximación para el diseño de un poder naval mexicano equilibrado con la extensión marítima. Sin omitir, que en cierto modo el análisis puede desviarse o ser tendencioso en razón de los intereses y conflictos de cada Estado, son diversos (su poder naval no se constriñe a la extensión marítima), además, de que en Sudamérica hay posibilidad de equilibrar poder naval con un país vecino a diferencia situación propia al ser vecino de la hegemonía mundial, donde equiparar los medios resultaría irracional.

Aproximación al equilibrio del poder naval mexicano

En la metodología de investigación científica, el primer planteamiento es establecer el problema y la pregunta de investigación para definir la estrategia naval mexicana implicaría:

¿Qué poder naval requiere México para la seguridad y defensa?

“El Almirantazgo siempre empieza preguntando ¿Cuál es el papel de la Armada en la imagen general de la defensa?. Esa es una pregunta equivocada. La consulta básica debiera ser siempre ¿Qué necesita el país para su defensa? [...] si se formulan preguntas equivocadas, obligadamente se conseguirán respuestas equivocadas” (Crowe, 1965, p. 324)²³.

Sin embargo, por el alcance del presente estudio nos concretaremos a plantear:

¿Qué poder naval requiere México para tratar de equilibrar fines y medios?

Por lo complejo y tomando en cuenta que el objeto de estudio es el poder naval, la política comparada (aproximación empírica) es una herramienta útil para determinar el equilibrio entre las variables: extensión marítima y capacidad potencial (en lugar de la capacidad actual, porque el potencial es lo que puede permitir el desarrollo).

²³ Traducción del autor, texto original *The Admiral always begins by asking what is the Navy's role in the defense picture. This is a misguided question. The basic query should always be: what does the country need for its defense? If the answer leaves the Fleet with nothing to do, that is too bad, but every problem should still be approached in that fashion. Unfortunately, if you ask the wrong question, you are bound to get, the wrong answers.*

La capacidad potencial²⁴ “es el valor de la capacidad de transformación de las capacidades operativas de la marina de guerra, a partir de factores no operativos del Estado, que tienen la influencia en el aspecto naval y está determinada por diez dimensiones” (Cuervo & Moloeznik, 2017, p. 293). Al detectar el problema de desbalance entre fines y medios se desprende el objetivo del diseño que, es el de ampliar las capacidades del poder naval mexicano, para estar en equilibrio con sus funciones y tomando en cuenta que una capacidad es “[...] una habilidad para lograr un objetivo operacional específico militar que es soportado, habilitado, y sostenido por los principales sistemas de defensa en los niveles institucional, estratégico, operacional y táctico”. (Ross, 2016, p. 28).²⁵

El primer paso es conocer las capacidades potenciales que nos remiten nuevamente a los trabajos del Capitán de Navío Noe Cuervo Vázquez y el Dr. Marcos Pablo Moloeznik.

Tabla 11: Capacidades navales de siete países latinoamericanos.

País	Capacidad potencial	Capacidad actual	Poder naval total	Tipo de armada
México	23.95	1.38	10.16	8
Brasil	17.1	9.87	14.25	8
Chile	9.87	23.95	20.37	8
Perú	6.42	17.1	16.94	8
Ecuador	6.32	6.32	10.7	8
Colombia	4.94	2.72	8.53	8
Argentina	2.72	1.63	9.63	8

Fuente: Elaboración propia con datos de Cuervo Vázquez y Moleoznik (2017, pp. 307-309).

De la tabla anterior se desprenden tres lecturas.

La primera, destaca a México por ser el de mayor capacidad potencial y a la vez el último en capacidad actual; en este sentido Cuervo Vázquez argumenta que tan alta clasificación fue debido a tres principales elementos: a) cantidad de efectivos, b) cantidad de infantería de marina, que es mayor al de sus vecinos latinoamericanos; y c) infraestructura portuaria.

Una segunda lectura, nos muestra que el poder naval total de México ocupa el quinto lugar, el de mayor ponderación es “[...] Chile, [...] basado en su importante arsenal de misiles y sus sistemas de armas. [...] Ecuador, México, Argentina, [...] y Colombia [...] tienen valores muy similares, ya que han basado su desarrollo naval en torno a patrullas oceánicas sin misiles [...]”. (Cuervo, 2017).

24 1) Producto Interno Bruto; 2) flota naval; 3) desarrollo tecnológico naval; 4) infraestructura portuaria; 5) personal; 6) infantería de marina; 7) educación naval de formación; 8) educación naval de posgrado; 9) reservas internacionales; y 10) aeronaves no embarcadas.

25 Traducción del autor, texto original [...] *an ability to achieve a specific military operational objective that is supported, enabled, and sustained by all relevant defense systems at the institutional, strategic, operational, and tactical levels.*

La tercera lectura clasifica al poder naval mexicano de acuerdo al modelo de Till²⁶, en una Armada del tipo ocho - Armada policial-, y por su parte países como Brasil, Chile y Perú cuentan con Armadas del tipo seis -Armada de defensa territorial marítima.

En suma, este análisis de tres elementos (capacidad, extensión marítima, clasificación) denota el desequilibrio entre fines y medios del poder naval mexicano, y connota el área de oportunidad para incrementar sus capacidades a mediano y largo plazo. En este sentido, para fortalecer la capacidad de defensa se requiere un poder naval equilibrado.

El segundo paso, es establecer la estrategia naval para determinar lo que se necesita para la seguridad-defensa nacional. Dado el desequilibrio entre los fines y medios del poder naval antes mostrado, la estrategia resultante es el de acortar dicha brecha. En suma, la estrategia naval consistiría en equilibrar los medios del poder naval con los fines establecidos en su misión y empleos, en función de su extensión marítima. Lo anterior nos indica que la planificación estratégica será por capacidades, ya que intenta mejorar el arqueo entre los fines estratégicos y los recursos.

El tercer paso, consiste en establecer las acciones estratégicas, es decir qué se necesita hacer para cumplimentar la estrategia naval que según Mahan tiene por objeto la creación, sostenimiento y aumento del poder naval en tiempo de paz y de guerra. (Mahan, 1901 p. 62).

Para tal fin, se pueden establecer cuatro cursos de acción estratégica: **adaptación, transformación, modernización, y desarrollo de capacidades.**

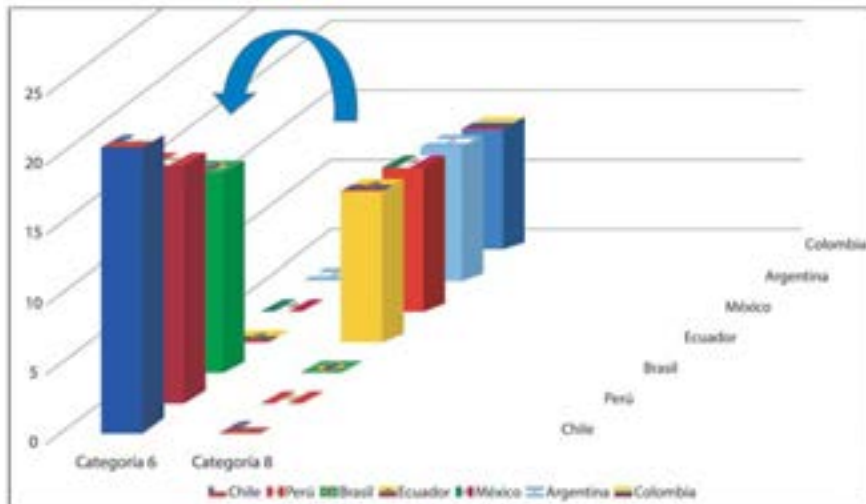
- La adaptación, se descarta debido a que el problema es una falta de recursos y no existen medios suficientes disponibles para adaptar.
- La transformación, es un tema más complejo, puesto que involucra transformaciones cruciales dentro del poder naval en tanto a su organización y sus funciones entre otras variables. Este es un tema dentro de la mesa de discusión de muchos países, dado las nuevas funciones atribuidas a las amenazas no convencionales y dado el caso, primero se requiere de contar con los medios, por lo que se descarta como acción desde un punto de vista netamente militar.
- Sin embargo, ante la escases de medios y la falta de presencia del Estado en la mar, no se puede obviar que casi la totalidad del quehacer institucional siempre se ha orientado a funciones de Guardia Costera, y recientemente, al ejercicio de la Autoridad Marítima

²⁶ Que las divide en nueve, siendo la uno la más potente y la nueve la más débil.

Nacional para optimizar la administración respectiva y evitar confusiones o vacíos de autoridad considerando la disponibilidad de recursos de la Secretaría de Marina.

- Transformación con continuidad patente, en la iniciativa parlamentaria (publicada en Gaceta Parlamentaria, número 5379-II, del 3 de octubre de 2019) para reformar, adicionar y derogar diversas disposiciones de las leyes orgánicas de la Administración Pública Federal, de Navegación y Comercio Marítimos, y de Puertos, a fin de fortalecer la autoridad marítima y evitar la duplicidad de funciones, y el dispendio de recursos al concentrar en un solo ente con disponibilidad de medios la administración total de los asuntos marítimos.
- En tanto, la modernización, orienta sus acciones a perfeccionar las tecnologías ya existentes, sin embargo, se descarta de igual manera porque las plataformas tecnológicas, más allá de una modernización, requieren de su existencia en cantidad y calidad suficiente para cumplir los fines del Estado.
- Por último, el desarrollo de capacidades, sí cuenta con la posibilidad de cumplir con la estrategia naval planteada, debido a que al incrementar los medios se logrará un balance con los fines nacionales.

Figura 4: Brecha de poder naval mexicano.



Fuente: Elaboración propia con datos de Cuervo y Moloeznik (2017, p. 309).

Por lo tanto, la acción estratégica desde el punto de vista clásico (militar) radica en desarrollar las capacidades del poder naval para ascender de una Armada categoría ocho -Armada de vigilancia policial- a una de categoría seis -Armada de defensa territorial

marítima-, tomando en consideración que en el multicitado análisis sobre medición del poder naval Cuervo/Moloeznik, se determinó que: Brasil, Chile y Perú son del tipo 6 (defensa territorial marítima), con capacidad de negar el uso del mar al enemigo y presentar combate en su Zona Económica Exclusiva y que México tiene una Armada tipo 8 (vigilancia policial), con la capacidad para mantener el Estado de derecho en la ZEE sin capacidad de negar el uso del mar a otro Estado con clasificación superior.

La acción estratégica propuesta de desarrollar las capacidades del poder naval para ascender de una Armada categoría ocho es conveniente, factible y aceptable.

- Conveniente, porque en sí contiene la justificación ya mencionada anteriormente, la de equilibrar el sobrepeso de los fines -extensión marítima y funciones- con el menor peso de los medios -plataformas tecnológicas y recursos humanos.
- Factible, porque se cuenta con capacidad potencial suficiente, de hecho, es el mayor de los siete países, además de poner como objetivo la capacidad que otros países similares poseen.
- Aceptable, con motivo de que la inversión en el incremento de capacidades del poder significa un aumento en el nivel de capacidades para la seguridad y defensa del ámbito de competencia, y de forma asociada para contribuir a garantizar el desarrollo nacional.

El cuarto y último paso, consiste en establecer los requerimientos y recursos necesarios para llevar a cabo la acción estratégica.

- En razón de las necesidades de las fuerzas navales en el contexto de defensa y de las flotillas navales en cuanto al servicio de guardacostas, que les demanden los objetivos estratégicos de las políticas nacionales de defensa y marítima que son asuntos pendientes, respectivamente.
- En el sentido clásico de la seguridad nacional, implica el incremento de poder en función de las capacidades actuales o potenciales del adversario.

En cuanto al análisis didáctico, para compensar el desequilibrio entre fines y medios del poder naval mexicano, en comparación con ciertos países, sólo resta la aproximación empírica en relación con el referente que se quiera igualar o superar en cuanto a cada tipo de plataformas. En caso de equiparar a Brasil, Chile y Perú, se traduciría en ascenso a la clasificación tipo 6, (tabla 12).

Tabla 12: Ejemplo de necesidades para pasar de una Armada tipo ocho a seis (por cada tipo de plataforma).

Plataforma	Armada tipo		Descripción
	Ocho	Seis	
Submarinos.	00	06	Submarino convencional de ataque.
Ppiles. Buques de combate.	05	05	Fragatas.
Aviones de combate.	00	10	10 aviones FGA (caza y ataque terrestre).

Fuente: Elaboración propia.

Equiparadas las necesidades, en todos los tipos de medios requeridos, se debe tener presente que para la eficiencia operativa siempre se debe considerar que una plataforma estará operando, otra entrenando y una más en mantenimiento. Además, que las capacidades no son aisladas por ser parte de determinado sistema, como se muestra en la tabla 13 a grandes rasgos.

Tabla 13: Espectro de recursos que alimentan el desarrollo de capacidades.

Sistema de defensa					
Sistema de armas.		Sistemas de apoyo.		Repuestos.	Municiones.
Personal					
Entrenamiento.	Educación profesional militar.	Reclutamiento y retención.	Asignación y organización.	Gestión de despliegue.	Componentes de reserva.
Complementos					
Logística.	Instalaciones e infraestructura.	Mantenimiento.	Comando y control.	Soporte de inteligencia.	Medicina de combate y educación.
Estrategia/doctrina/planes					
Estrategia nacional y defensa.		Planes militares.		Doctrina y conceptos.	Tácticas, técnicas y procedimientos.
Soporte institucional					
Administración de recursos.	Administración de recursos humanos.	Adquisiciones, sistemas logísticos y cadenas logísticas.	Supervisión de política.	Gobernanza interinstitucional.	Relaciones públicas.

Fuente: Adaptación y traducción propia de T. Ross (2016, p. 29).

Conclusiones

Existen por lo menos seis importantes razones derivadas de la existencia del poder naval para cualquier Estado, y que han jugado un papel vital en las naciones marítimas, máxime para México por su carácter bioceánico, además de ser el tercer país latinoamericano con mayor extensión marítima -sólo detrás de Brasil y Chile- y el treceavo a nivel mundial.

El poder naval es el garante de los intereses nacionales en el ámbito marino. Toda vez que las áreas marítimas y los litorales mexicanos son de gran extensión; sin embargo, existe un fenómeno de invisibilidad en

el sentido de que surge la ausencia de una relación entre la nación y su mar. Esto infiere una serie de relaciones con el objeto -mar- que no está dado, de aquello de lo que no se tiene idea. Por ello la importancia de una visión de mar en el imaginario colectivo de la sociedad y en especial, en la clase política; cuya función sea la de adecuar la idea con el objeto -mar (significado - significante), en cuanto a lo que eso implica para México. Esta incompatibilidad no inviste una simple negación o un apocamiento de la idea, sino que pone de manifiesto una desmesura del conocimiento, pues no se puede hablar, de aquello que se ignora.

El método comparativo con países latinoamericanos proporcionó elementos para determinar la conveniencia, factibilidad y aceptabilidad de evolucionar, de una Armada tipo ocho a una tipo seis, dejando en claro que las necesidades para disminuir dicha brecha son un ejemplo didáctico, porque en la estrategia naval no sólo media la comparación, particularmente estriba en los intereses y objetivos nacionales que deviene de políticas de Estado (dos vertientes defensa nacional y seguridad marítima) que en razón de que los principios de política imprimen un carácter diferente al conceptuado en países hegemónicos o con aspiraciones al respecto.

“Donde no hay visión, los pueblos sucumben” (Proverbios)

PLANTEAMIENTOS PARA EL DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA MEXICANA

DOCTOR
EMILIO VIZARRETEA ROSALES

Lo estratégico marítimo

Todo análisis, reflexión o propuesta que considere el desarrollo de la estrategia marítima mexicana, debe acudir a la teoría y práctica del poder marítimo nacional, a la forma en que el poder naval articula, defiende, protege y asegura los intereses marítimos nacionales, empleando para ello los instrumentos jurídicos constitucionales, el derecho marítimo internacional y los tratados internacionales, en especial sobre derecho del mar. Lo anterior, en consonancia con la Autoridad Marítima Nacional, bajo la tutela directa de la Secretaría de Marina y en coordinación con otras dependencias e instituciones gubernamentales, académicas, privadas, sociales, nacionales e internacionales, como es el caso de la Comisión Intersecretarial para el Manejo sustentable de Mares y Costas.

El impulso histórico de una *conciencia marítima* en México, que busque el desarrollo y seguridad de la nación, está vinculado a la construcción y fortalecimiento del proyecto nacional, establecido en la constitución política que nos rige, en las históricas herramientas e instrumentos del Estado mexicano y en las instituciones, dependencias y entidades de la Administración Pública Federal en coordinación con los otros poderes y niveles de gobierno, así como en la participación de la sociedad. Es la ruta que hemos seguido.

La perspectiva estratégica valora los diversos esfuerzos institucionales, gubernamentales y sociales en y para los elementos, necesidades, intereses y deseos que se formulan en el desarrollo marítimo nacional. Las estrategias corresponden a las políticas que se expresan en líneas de acción y tareas concretas del buen gobierno para el bienestar de la sociedad. Si bien, la racionalidad política es esencialmente conflicto entre fines y medios, entre valores e intereses contrapuestos, también es el arte de lo posible, del logro de acuerdos fundamentales para una seguridad que contribuya al desarrollo nacional.

Intencionalmente adoptamos una forma que pretende integrar las ideas básicas del desarrollo y la seguridad para establecer una estrategia

marítima mexicana, no soslayamos la complejidad de la tarea, la reconocemos y abordamos a partir de las ideas que se han expresado en múltiples voces académicas, institucionales, sociales; desde diversas atalayas, dimensiones y enfoques. Es así como esbozamos un mapeo conceptual que haga resonancia a la tensión global-local enclave de proyecto nacional, que, dadas las perplejidades, más que las certidumbres, nos conduzca al taller de la reflexión y la investigación, individual o colectiva, en la convicción de que la necesidad nos lleva a la acción política.

Partamos con la sencillez del caso. El objeto de este ensayo -camino al saber- recupera diversos *planteamientos*, a la manera de un tanteo o trazo que aterriza y fija la cosa en el lugar que debe estar, que busca establecerlo, que lo introduce y lo funda con brevedad, claridad y precisión, que tiende a ponerlos en ejecución, como una propuesta compartida de política, que expone y suscita la acción misma. Que está bajo la idea de *lo marítimo*, en la amplia y compleja relacionalidad que posee, en su pertenencia, cercanía, naturaleza, servicio, ejercicio o relación política, por sus múltiples actores y diversidad de factores.

En nuestro ambiente de actividad cotidiana, la teoría y la práctica del desarrollo y la seguridad nacionales, se vuelve común la voz estrategia, pero ¿Qué es la estrategia, lo estratégico? Es aquello que consideramos lo relevante, lo crucial, lo decisivo, lo importante, lo fundamental, la sobrevivencia, la oportunidad del desarrollo, del salto cualitativo, del cambio revolucionario en los distintos campos. A lo que dedicamos nuestro esfuerzo, nuestro tiempo. Es un hacer para lograr otro algo. Es definir un fin y lograr los medios para alcanzarlo¹.

La noción surge y evoluciona de la guerra a la política, de la gestión del conflicto a la administración de los recursos y al desarrollo de las capacidades y recursos disponibles para alcanzar los fines establecidos.

Avanza de los ámbitos militar-político, a lo político-militar, a la planeación e inteligencia estratégica, a lo económico-financiero y administrativo y, de ahí, a todo el saber y quehacer humano actual, que recupera lo relevante

1 Ver el trabajo de Emilio Vizarratea sobre el Discurso estratégico. El paradigma estratégico es relevante en nuestro planteamiento. En su origen etimológico griego, la idea de estrategia surge en el ámbito militar, de la guerra, con un alcance conceptual eminentemente político, como una decisión desde el poder. Significa la capacidad de mando del general, para lograr el objetivo propuesto. Como defensa o como ataque. Se expresa originalmente entre los griegos y se desarrolla ampliamente entre los romanos. En la lucha religiosa se fortalece la guerra apoyada en una base ideológica. La confrontación entre el papado y el imperio, devendrá en el imperio de la razón de Estado y la transformación del pensamiento y acciones que convergen en una teología política, hasta que el Estado se volverá el ente político predominante hasta nuestros días.

del pasado y propone un mejor futuro, para los individuos, grupos sociales, empresas y organizaciones, sociedad, gobiernos o Estados-nación.

Con el tiempo, la idea de un *paradigma estratégico*, se desplaza con mayor especificidad al campo político, a la decisión política, a la conquista, conservación y desarrollo del poder, también para el desplazamiento de quienes lo ocupan, es una lucha de poderes, donde se utilizan los medios disponibles para lograr el fin deseado.

En la segunda mitad del siglo XX, se dio un peso al tema estratégico como un instrumento de apoyo para la inteligencia, para su uso en la arena internacional, como planeación e inteligencia estratégica, en el ámbito de la seguridad nacional y las relaciones internacionales.

En el último cuarto del siglo XX, lo estratégico fue desarrollado en los ámbitos de la economía y las finanzas, de la administración pública o privada, otorgando un peso específico a la planeación estratégica o la administración estratégica y, en consecuencia, los estudios del futuro y la prospectiva como disciplina fundamental. En el sentido que las decisiones estratégicas son fundamentales para el crecimiento y reposicionamiento de individuos, empresas, organizaciones y gobiernos.

Con la globalización y su impacto en los medios de comunicación, redes sociales y desarrollo de tecnologías, se amplía el alcance de la noción de estrategia a todos los campos de actividad humana. Incluso la ciencia, la educación, el arte y las diversas prácticas disciplinares, usan la noción como adjetivo. El empleo del conocimiento estratégico y la acción estratégica es transversal al quehacer humano. La información y la inteligencia devienen estratégicas en su uso para la seguridad nacional. El tema de las tradicionales y las nuevas amenazas surge de forma natural, agregando a los campos clásicos del poder nacional, los del medio ambiente, la diplomacia y la tecnología.

Es así como observamos la relevancia de planteamientos de una estrategia marítima para nuestro país, como una política pública que debe devenir en una política de Estado, por sus alcances en diversos ámbitos sociales, económicos, políticos, de seguridad -pública, nacional, interior, alimentaria, ambiental-, gubernamentales y con la presencia activa de actores y factores que contribuyen al desarrollo nacional.

México ha mantenido un carácter de resiliencia en sus propuestas histórico-conceptuales para el desarrollo de la estrategia marítima; en su momento, el interés nacional expresado en políticas públicas, sin una perspectiva amplia, transversal y articulada al poder nacional, en donde

ha predominado una estrecha visión local, continental y parroquial, que le ha impedido lograr acompañar al necesario desarrollo regional al ritmo del compromiso y responsabilidad global y de seguridad multidimensional humana².

La vida natural y social que poseen las zonas marinas y costeras de México, está relacionada con la multiplicidad de actores y factores que la determinan, la complejidad y el potencial activo que posee obligan a construir una estrategia que conduzca a una *política marítima de Estado*; que articule y oriente los esfuerzos de la sociedad y el gobierno para un pleno desarrollo nacional. Con una perspectiva integral en su participación política y social; coordinada jurídica e institucionalmente para atender el interés público y nacional, así como fundada y motivada en un transparente desarrollo sustentable que sea global, nacional y local en su gestión, con instrumentos y mecanismos de gestión ejecutivos, de monitoreo y evaluación cotidianos.

Lo geopolítico mexicano, características y atributos

La privilegiada especificidad geoestratégica de México, con fronteras marítimas que comunican naturalmente a los océanos Pacífico y Atlántico, así como al Mar Caribe; y terrestres con los Estados Unidos de América y Centroamérica, le proporcionan una ubicación estratégica en sus vínculos y comunicaciones de diversa índole, particularmente comerciales y que, al establecer un alcance territorial por su Zona Económica Exclusiva (ZEE), de una y media veces mayor con respecto a su superficie continental, lo determinan como un país con vocación más marítima que terrestre y que, sin embargo, no ha podido establecer una política de aprovechamiento de los recursos del mar, sustentable en sus ecosistemas, aunque cuenta con una biodiversidad de las más importantes del mundo, específicamente en la totalidad de sus *Zonas Marinas Mexicanas*³, integradas por su Zona Económica Exclusiva, la extensa línea costera, la amplia plataforma continental, el territorio insular y las zonas de pesca; además del mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua y cualquier otra permitida por el derecho internacional.

Diferentes actividades marítimas como los intercambios comerciales, el turismo, la industria y las pesquerías, tienen lugar en espacios

2 Existen múltiples leyes, acuerdos, compromisos internacionales, trabajos, investigaciones, estudios, tesis y propuestas para el desarrollo de una estrategia marítima que pueden y deben ser aprovechados para construir una política de Estado marítima.

3 La superficie de las zonas marítimas de jurisdicción nacional es de 3,149,920 km² (comprende el mar territorial y la Zona Económica Exclusiva), cantidad que se divide en 2,320,380 km² para el Océano Pacífico, y en 829,540 km² para el Golfo de México y Mar Caribe.

marítimos. Con base en registros del INEGI, de la Política Nacional de Mares y Costas de México 2011 y de la Secretaría de Marina, en el litoral mexicano (11,122 km sin considerar lo correspondiente a las 3,210 islas)⁴, es de interés lo siguiente:

Se encuentran 17 estados costeros, que representan el 56% del territorio nacional, con 265 municipios costeros (150 de ellos frente al litoral); la población censada en 2015 ascendió a 55,333,223 habitantes; contribuyendo con el 43% del Producto Interno Bruto de 2003 a 2016; se ubican 158 instalaciones estratégicas tanto de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) como de Petróleos Mexicanos (Pemex); y 102 puertos de los cuales 16 son puertos de altura, de los que destacan por su vocación comercial de gran volumen, Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico, y Altamira y Veracruz en el Golfo de México. Con vocación para la actividad petrolera se ubican a Coatzacoalcos y Cayo Arcas en el Golfo de México y Salina Cruz en el Pacífico.

Por lo anterior, resulta relevante establecer en forma estratégica, por cuestiones del desarrollo y seguridad nacionales, una política nacional en y de los mares. El espacio territorial de gestión de esta política se circunscribe a las Zonas Marinas Mexicanas, conforme a lo establecido en la Ley Federal del Mar y a la zona costera mexicana, para que, de manera sustentable sea de beneficio a la nación. El esfuerzo inicial de este largo y amplio proceso, fue constituido en el acuerdo secretarial, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del 21 de noviembre de 2018 como Política Nacional de Mares y Costas de México.

Es así como las posibilidades del desarrollo marítimo, en función de los recursos y actividades existentes en el estratégico espacio marítimo, constituyen un activo y un potencial fundamental para México, lo que le permitiría instrumentar una política de Estado marítima que sustente el desarrollo y seguridad nacionales.

A partir del poder marítimo, entendido como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos nacionales y usar el mar en su beneficio, existe la oportunidad para inscribirnos en la ruta del desarrollo del milenio en que nos encontramos, en donde la interdependencia compleja entre los Estados y los nuevos y múltiples actores internacionales, así como las demandas nacionales y locales, intensifican los procesos de integración, de incremento en los intercambios socioculturales, en las cadenas productivas y su

4 La longitud de costa del país, sin contar la correspondiente a las islas, es de 11,122 km. En el litoral del Pacífico y Golfo de California se tienen 7,828 km y en el Golfo de México y Mar Caribe es de 3,294 km.

acumulación e incorporación de un valor agregado a los productos primarios, en los diversos tráficos de personas, ideas, intereses, necesidades y deseos de progreso que la propia globalización y el impulso del desarrollo conllevan.

Encontramos aquí la idea fundamental de que el poder marítimo suma al poder naval y a los intereses marítimos. Para México los intereses marítimos relevantes, por su determinación estratégica y comercial, la generación de riquezas y beneficios y su contribución al desarrollo nacional son las vías de comunicación marítima, la explotación de las riquezas del mar, el turismo de sol y de playa, así como el empleo del mar en el orden político internacional. La promoción de estos intereses está en diferentes dependencias federales, estatales y municipales y, también, en el sector privado, lo que en ocasiones genera falta de coordinación y conflictos de interés.

Es la autoridad marítima la responsable de otorgarles defensa, protección y seguridad. En el entendido de que exista una relación biunívoca, reflexiva, entre la seguridad y el desarrollo, que los vuelve conceptualmente interdependientes y que en la necesidad práctica no pueden mantenerse ajenos; seguridad y desarrollo sostienen una relación dialéctica entre la paz y la guerra, la teoría conceptual tiene repercusiones prácticas que alteran la vida cotidiana del individuo, gobierno y naciones. De aquí la relevancia de aprovechar los recursos marítimos para el desarrollo nacional de México.

De acuerdo con Mahan, las características que inciden en el poder marítimo de cada país son: la posición geográfica, la conformación física, la extensión territorial, la población, el carácter nacional y el carácter del gobierno. Estos factores, aplicados a México, devienen en intereses marítimos que se traducen en objetivos marítimos de desarrollo y seguridad nacional⁵.

Si bien en términos generales, el poder marítimo equivale a la suma del poder naval más los intereses marítimos de un país

5 La investigación de doctorado “El desarrollo marítimo mexicano desde la perspectiva de la seguridad nacional” realizada por el Vicealmirante Rubén Alfonso Vargas Suárez, analiza la teoría de Mahan y la aplica con precisión a México. Los intereses marítimos que propone son: conciencia, educación y cultura marítima; transporte y comercio marítimos; turismo náutico; industria naval; minería marina; industria energética, incluyendo la petrolera en zonas marinas; pesca y acuicultura, instalaciones portuarias e instalaciones estratégicas; investigación científica y tecnológica; Poder Naval de la Federación (funciones de defensa marítima y guardia costera); Autoridad Marítima Nacional (protección y seguridad marítima y portuaria; y protección del medio ambiente marino (función de guardia costera). III Promoción del Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional del Centro de Estudios Superiores Navales, 9 de abril de 2018.

determinado, México requiere una visión marítima compatible con su particular desarrollo y con un carácter competitivo a nivel global, que en su instauración logre el equilibrio entre su seguridad, estabilidad y desarrollo en materia marítima y naval. El uso tradicional de su poder nacional, ha seguido la defensa de sus intereses en una ruta continua, constante y sistemática, relativamente exitosa, a partir de la cooperación internacional que vincula los intereses de otros actores y le permite potencializar las capacidades propias, nunca aislado o separado de los compromisos y responsabilidades internacionales.

El mar ha sido un elemento y un medio fundamental para el desarrollo activo y potencial en nuestro planeta, en la historia su control ha definido el equilibrio y balance de las potencias mundiales. Por ello, es necesario destacar que hay un poder mexicano que reside en el mar, en su capacidad de valoración y explotación; su fundamentación y motivos expresan una indivisible vinculación entre el poder nacional, el poder marítimo, el poder naval y la sociedad mexicana, así el eficiente aprovechamiento del mar es un mecanismo para consolidar y expandir los intereses particulares de la nación.

El *poder marítimo* expresa la extensión del poder estatal en el tránsito, comunicaciones y comercio que aprovecha el mar como espacio de intercambio interestatal, en tanto que el *poder naval* garantiza que este recurso se conserve para beneficio del Estado, de los particulares y así, es un mecanismo que extiende y expresa el poder nacional.

Los tiempos que vivimos se caracterizan por el desarrollo de medios virtuales de intercambio de muchos bienes que interesan a la sociedad, sin embargo, la capacidad de transporte y la vinculación de un sinnúmero de mercancías, es el eje central de muchas economías nacionales, de tal forma que el medio marítimo es fundamental para el comercio y flujo de bienes económicos, de nuestra posibilidad de comprensión y desarrollo humano.

Toda estrategia marítima integral debe ser compatible con el contexto contemporáneo, que tienda a consolidar y fortalecer el poder nacional de cada nación. Aprovechar el mar implica entender su interconectividad con otros países y regiones del mundo, un medio privilegiado para el tránsito de bienes y mercancías, y una posibilidad de desarrollo de los recursos naturales requeridos para el comercio, el consumo y el desarrollo nacional.

Asimismo, una estrategia marítima mexicana debe considerar en su concepción y pleno desarrollo la expresión del Estado mexicano en los

mares territoriales, que aproveche los recursos naturales, que sustente la cooperación internacional y asegure la estabilidad y libertad de tránsito marítimo, que emplee el desarrollo tecnológico para obtener nuevos recursos emanados del mar. Implícitamente, dicha estrategia demanda el fortalecimiento de la Armada de México para garantizar al Estado mexicano la integridad de los intereses nacionales presentes y futuros en el mar; el necesario desarrollo de una marina mercante, con astilleros nacionales compatibles con la tecnología marítima internacional, con nuevas técnicas de construcción de buques, con la exploración de nuevas rutas comerciales de navegación; con la suficiencia en puertos y su respectiva infraestructura, con dragado y cabotaje a la altura de los requerimientos. Todo ello habrá de favorecer el Poder Naval de la Federación.

El ser humano está consciente de que toda nueva propuesta, cada nueva empresa o nuevas travesías conllevan riesgos, muchos derivados del cambio, la adaptación y la necesidad, estas adversidades, retos o desafíos al cambio, por temor a lo desconocido y muchas veces renuente a enfrentar nuevos paradigmas, deben superarse en aras de que habrán de fortalecer el poder nacional, el poder marítimo, el poder naval, al gobierno y a la sociedad.

En este contexto es fundamental entender, comprender y fortalecer la misión y la visión de la Secretaría de Marina-Armada de México, de su responsabilidad y compromiso permanentes con la nación.

La *misión* permanente que la Armada de México sustenta, consiste en emplear el Poder Naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior. De igual manera, su *visión* institucional consiste en contribuir a lograr las condiciones de paz y desarrollo de la nación, a partir del cumplimiento de sus tareas internas para construir un país próspero y con responsabilidad global.

Bajo las consideraciones anteriores, resulta conveniente considerar la estrategia marítima mexicana, la política que la sustenta, como una política de Estado en la materia. Como una política de Estado marítima. Lo que nos obliga a reflexionar, como punto de partida para toda estrategia posible, los elementos, características, fundamentos y motivos de una política de Estado.

Descripción de una política de Estado, por qué y para qué

- Es la manera en que se arregla el poder en el Estado y del Estado. Ubica los elementos y las relaciones del Estado: territorio, pueblo, gobierno y valores, así, tendría aplicación y vigencia entre todos los

elementos y todas las relaciones posibles entre ellos.

- Es la acción gubernamental en forma permanente, que busca la trascendencia en el tiempo, a uno o varios gobiernos, contrario a una política de gobierno.
- En el análisis de políticas públicas, se refiere al establecimiento de un gran acuerdo entre las fuerzas políticas y sociales, sobre un tópico que implica la continuidad temporal y gubernamental, para preservar o desarrollar ciertas acciones en un área específica. La relación espacio-temporal vigente.
- En la relación gobernante-gobernado, la política de *Estado* es impulsada por los intereses del gobernado, del pueblo o de la sociedad, independientemente del gobierno en turno, o con su anuencia.
- En la perspectiva temporal, el largo plazo corresponde a las *políticas de Estado*, en tanto que las políticas de gobierno pueden mantenerse sólo en el tiempo de vigencia de ese gobierno. Es una decisión que debe tomar un gobierno pensando en el futuro. Pensando en lo mejor para el Estado mismo.
- Algunos autores ejemplifican las políticas de seguridad y defensa, exterior, de defensa fronteriza, macroeconómicas, vivienda, educación, medio ambiente, industrialización y desarrollo, que debieran ser políticas de Estado con alcances de 25 a 30 años y no sólo políticas de gobierno de seis años.
- En el caso mexicano, la política de estabilidad macroeconómica, desde hace algunos años y gobiernos se ha mantenido como una política de Estado. Algunas otras como la de seguridad nacional y la seguridad pública también han logrado considerarse políticas de Estado, sin embargo, dada la variabilidad del fenómeno que atiende, más bien han quedado inscritas en políticas de gobierno.
- Dentro de las políticas públicas habría así una racionalidad de gobierno y otra de Estado. Por tiempo, forma, participantes, diseño y estructuras de atención a los problemas o situaciones que pretende intervenir, responder o resolver.
- De tal forma que, en aras de una racionalidad estatal, de una razón de Estado, la política de seguridad nacional, de defensa, de relaciones exteriores, de comercio internacional y todas aquellas que impliquen un desarrollo social permanente debieran ser consideradas como políticas de Estado, con la participación real del gobierno, de la sociedad, de las fuerzas políticas y sociales.
- En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), no existe algún señalamiento expreso referente a la(s) política(s) de Estado. Sin embargo, en los artículos 25 y 26, con el proceso de planeación o en otros artículos, leyes y rubros relacionados a los alcances e instituciones vinculadas a

la educación, aspectos sociales, la transparencia, los procesos electorales, así como de los organismos autónomos, podríamos obtener derivaciones de políticas de Estado. Sin embargo, no ha sido considerada la política de Estado en ningún documento rector del desarrollo o la seguridad nacionales en la historia de la administración pública mexicana.

- Atendiendo la racionalidad estatal que una lectura maquiaveliana nos proporciona, podemos proponer y establecer una política de Estado en materia de seguridad nacional o en la materia marítima, como un legítimo interés nacional, una necesaria defensa de nuestra seguridad y un deseo de fortalecimiento del poder nacional mismo para lograr el desarrollo nacional, regional o local, deseado.
- La política de Estado en materia de desarrollo marítimo, no sería solamente la propuesta de un gobierno determinado, sino una respuesta a un mandato de la sociedad. Una articulación coordinada de los sectores de la sociedad con el gobierno, una reflexión concurrente en los poderes públicos y en los niveles de gobierno, con una participación amplia de todas las fuerzas políticas y sociales organizadas.
- La consulta, discusión y el diseño del proceso debería contar con los pasos de toda política pública, desde su planeación, elaboración, ejecución, evaluación y retroalimentación, asimismo, contar con los recursos suficientes para alcanzar el objetivo en un tiempo no mayor a un año desde que ésta es planteada por el propio titular del ejecutivo federal. De tal forma que el impulso a esta política de Estado, tuviese la confianza y el respaldo de que se llevaría a buen término.
- En la política de Estado marítima, el titular del poder ejecutivo debe dirigir el esfuerzo y además puede crearse una comisión intersecretarial, que podría estar coordinada por la Secretaría de Marina, impulsarían su ejecución, desarrollo y evaluación.

Los elementos que constituyen una política de Estado y la experiencia en materia de seguridad que el gobierno posee, son un activo fundamental que posibilita su realización. Es un ejercicio que debe ser explorado en distintas instancias con el afán de lograrlo. Los partidos políticos, las cámaras de senadores y diputados, los congresos locales, los ejecutivos federales, estatales y municipales, el poder judicial, las organizaciones empresariales, sindicales, educativas, sociales y políticas, los medios de comunicación, las iglesias y, desde luego, la academia especializada y las Fuerzas Armadas, podrían y debieran aportar sus propuestas e integrarlas de manera similar a como se realizó el Plan Nacional de Desarrollo o el pacto por México, por mencionar dos modelos funcionales recientes.

Seguridad Nacional, ejercicio de definición ampliada a favor de una política de Estado marítima

La reflexión sobre una estrategia marítima mexicana, nos ha llevado a revalorar los elementos inscritos en la seguridad y el desarrollo nacionales, a proponerla como una política de Estado. La vitalidad sustentable que observamos en sus alcances se acerca en la práctica a resolver problemas que están desarticulados y permitirán grandes oportunidades para el gobierno, la sociedad y para el país. De tal forma que haciendo los cambios necesarios (*mutatis mutandis*⁶), será similar al proceso que ocurre en las seguridades.

Para repensar e incidir en la seguridad nacional mexicana, como el gobierno de México lo ha requerido en múltiples ocasiones, así como en los planteamientos de una estrategia marítima, revaloramos el poder nacional ampliado, desde un enfoque estratégico multidimensional, en sus alcances globales, internacionales, hemisféricos, regionales, nacionales y locales, considerando los fines (intereses y objetivos nacionales) y los medios (poder nacional real y potencial), los autores, los factores de riesgos y amenazas, la prevención y prospectiva, la relacionalidad y transversalidad de cada uno y entre ellos.

En las disciplinas sociales, toda definición conceptual es un punto de partida, jamás de llegada, que propicia el despliegue del proceso de reflexión y, en su devenir, permite la incorporación de múltiples determinaciones. Esta tarea académica, de alto impacto político y social, aplicada a la seguridad nacional en México conlleva las siguientes consideraciones:

En una perspectiva crítica, tanto el proceso como el resultado son parte de la articulación teórico-práctica, de *estructuras* en un tiempo y espacio determinados, que demandan el ejercicio de abstracción, intelectual y mental, sobre las experiencias, prácticas y propuestas generadas, con el fin de generar la comprensión y la explicación de un hecho o fenómeno dado.

Así, en un enfoque global, con referencia local, amplio y profundo, es pertinente considerar a la seguridad nacional, en el contexto mexicano, en una triple perspectiva: como *política pública gubernamental*, como *política de Estado* y, por otra parte, como un *instrumento* de análisis de una situación determinada. De igual manera para la estrategia marítima mexicana, por lo que seguir la ruta de la reflexión en seguridad nacional, conlleva la valoración del desarrollo.

Como *política de gobierno*, la política de seguridad nacional atiende la instrumentación institucional, práctica y concreta, en su formulación,

⁶ La Real Academia de la Lengua (RAE) la define: Cambiando lo que deba de cambiarse, esto es, con los cambios necesarios.

aplicación y conducción, bajo la responsabilidad del gobierno y, en particular, del titular del ejecutivo federal, por lo que la ley en la materia rige su orientación. Es una consideración táctica u operativa.

Como *política de Estado*, la seguridad nacional considera la doctrina y los principios de la nación -su evolución histórica y constitucional-, como una normatividad condicional del desarrollo, en forma equilibrada y sustentable para mantener la Independencia, soberanía y defensa nacionales, estableciendo la competencia de cada actor estatal. Es una consideración estratégica.

Como *instrumento de análisis*, y en una ampliación de la vigente noción jurídica⁷, con el fin de recuperar una dimensión política actualizada, proponemos la siguiente aproximación conceptual: «La seguridad nacional es la condición de un Estado, que estratégica y armónicamente articula y desarrolla sus elementos fundamentales, de acuerdo al equilibrio de sus fines y medios, para sustentar la permanencia de su poder nacional soberano, con relación a su interés y objetivos nacionales».

Es una noción que considera lo multidimensional en sus diversas expresiones, que articulan una visión analítica, descriptiva, comprensiva y explicativa⁸.

Esta última *definición analítica* de seguridad nacional, que proponemos como punto de partida, presupone *elementos y relaciones* que describen y vislumbran el despliegue reflexivo, para una mayor comprensión y explicación del fenómeno de la seguridad nacional. De tal forma que:

- La seguridad -nacional- es considerada como una condición para el desarrollo -nacional-. Aquí se engarza la estrategia marítima mexicana.
- Otorga a lo estratégico, como vital, fundamental y crucial, un peso fundamental para el desarrollo de los elementos estatales, tales como el territorio, pueblo, gobierno y los valores nacionales.
- Atiende el equilibrio de los fines y los medios disponibles en el Estado. Determinando los objetivos y metas de acuerdo a los recursos existentes y potenciales, propiciando la prevención y la prospectiva.

7 La noción jurídica está fundamentada en artículo tercero de la Ley de Seguridad Nacional, el cual establece las acciones inmediatas y directas para la integridad, estabilidad y permanencia del Estado mexicano.

8 Ver la amplia discusión del tema en el libro del autor: Poder y Seguridad Nacional, CESNAV-17-Instituto de Estudios Críticos-Fundación para la Democracia y el Desarrollo, México, 2014, 582 pp.

- Considera y defiende su poder nacional, para sustentar la soberanía nacional, el interés nacional y sus objetivos nacionales. Por lo que considera su posición y situación en un mundo globalizado, a la vez que presupone la competencia de otros Estados, naciones, actores, pueblos, poderes, soberanías, intereses y objetivos.

En suma, esta aproximación conceptual permite la ponderación comparativa de la situación que guarda el Estado en sí y en su relación con otras entidades, propiciando la intervención para desarrollar sus fortalezas y disminuir sus debilidades y amenazas, en un claro momento de oportunidad. Es una ruta crítica para pensar la seguridad y el desarrollo requeridos en cualquier planteamiento de estrategia marítima y, desde luego, de una política de Estado marítima.

¿Por qué una política de Estado?

- Las políticas públicas emprendidas no han sido suficientes para obtener resultados satisfactorios.
- Existe malestar social que tiende a una polarización poliárquica nacional, regional y local.
- No existe un modelo de planeación estratégica con flexibilidad de valorar los factores que impactan a la nación. Que haya claridad y precisión sobre lo que se pretende, el modelo a construir. La perspectiva “de a de veras”.
- No hay conocimiento entre la sociedad del qué y el cómo, de quién, cuándo y dónde.
- Formar cuadros y evaluarlos en la teoría y en la práctica de la competencia del buen gobierno.
- No hay un modelo de responsabilidad de los servidores públicos sobre omisiones, acciones antisociales y antigubernamentales.
- No hay un modelo de evaluación que corrija los errores o pendientes nacionales.
- Porque existen programas que tienden a duplicarse o están dispersos o generan dilapidación de recursos.
- La dupla seguridad-desarrollo que determinará las políticas de Estado, debe ser la guía sobre todas las políticas públicas, los programas, estrategias, líneas de acción y actividades interrelacionadas al interior del gobierno y con la perspectiva de la intervención social.

¿Para qué una política de Estado?

- Para resolver problemas, erradicarlos y que no vuelvan a surgir: una reingeniería gubernamental que conduzca a una revolución del buen gobierno con políticas de Estado.
- Para evitar la polarización social que tiende a la confrontación social y política.

- Para que la sociedad -y el gobierno- contribuyan a la solución de los problemas y valoren adecuadamente los resultados obtenidos.
- Para generar un acuerdo en lo fundamental, que unifique la sociedad-nación en torno al interés nacional.
- Para que podamos disponer de información objetiva, completa, oportuna y así, con conocimiento de causa participar en las decisiones. Planeación estratégica a 30 años, con evaluaciones quinquenales que analicen los resultados.
- Para que desarrollemos cuadros de alto nivel en las responsabilidades públicas, similar a un servicio de carrera profesional, con tabuladores de requisitos y evaluaciones por cada cargo o responsabilidad pública.
- Para que podamos premiar o castigar, a partir de una evaluación de los responsables del cumplimiento de objetivos y metas anuales, abatir la corrupción e impunidad.
- Para que exista responsabilidad individual y social sobre el interés común programático, con el pleno conocimiento de qué, cómo, cuándo, quién y dónde -lo que debe hacer- con mayor efectividad en tiempo y forma la Auditoría Superior de la Federación y el Sistema Nacional Anticorrupción.
- Para que exista un adecuado uso de los recursos públicos, que no se utilicen en programas innecesarios.
- Para lograr una política de Estado en seguridad y desarrollo, que oriente y desarrolle el interés nacional en los diversos proyectos formativos y productivos.

En suma, necesidad, interés y deseo, permean las esferas pública y privada para establecer las líneas críticas, el redimensionamiento institucional y las tareas gubernamentales que impulsen el proyecto nacional.

Ejercitarlo en una política de Estado marítima, implica una decisión superior de la esfera gubernamental que impacta todos los campos del poder nacional e imprime una dinámica del desarrollo en la propia seguridad nacional mexicana.

Es una decisión fundamental que muestra no sólo un necesario entreveramiento generacional y de grupos de interés, sino una oportunidad de recuperar los mejores elementos para la tarea de gobernar.

Los atributos y competencias que se requieren no son sólo legales o de filias y simpatías, tienen que ver con el diseño institucional del gobierno y las acciones que deben emprenderse de inmediato, recuperando la experiencia acumulada, para que la curva de aprendizaje no sea tan prolongada en el tiempo, y sus costos no degeneren los objetivos iniciales

de buen gobierno, además de responder a las demandas legítimas de una sociedad, son los mínimos que deben considerarse para lograr establecer políticas de Estado en el gobierno eficaz que necesita el país.

Estas reflexiones, necesarias para comprender el significado y sentido de una política de Estado, de su relevancia en el ámbito de la seguridad nacional, contienen los elementos que deben ser considerados para construir una política de Estado marítima mexicana. Es una ruta propositiva para arribar a un puerto seguro, no explorado aún, no considerado por los analistas de las políticas públicas o por las instancias de seguridad nacional o pública e, incluso, por la propia comunidad marítima.

La posibilidad institucional de que los centros de estudios y de investigación de las Fuerzas Armadas (CESNAV, CODENAL, ININVESTAM, IMEESDN), así como los órganos de inteligencia (ANI, UIF, UIM, UIN)⁹ contribuyan a esta estrategia marítima mexicana como a su formulación como una política de Estado, autónoma o inscrita en la defensa y seguridad nacionales es factible. La articulación del esfuerzo gubernamental sería no sólo en beneficio de la sociedad, del gobierno de México, de las Fuerzas Armadas, de la academia, sino del país en su conjunto. Se requiere despertar la conciencia marítima y exponer la necesidad de hacer sinergia en todos los entes involucrados, en especial en la dirigencia con la responsabilidad de legislar, administrar y garantizar la seguridad para el desarrollo nacional.

Una estrategia marítima con objetivos universales de desarrollo sostenible

En la Cumbre de Desarrollo Sostenible celebrada del 25 al 27 de septiembre de 2015, la Asamblea General de la ONU adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. México junto con otros 192 Estados, asumieron los 17 objetivos, con las 169 metas de alcance y aplicación universales, a alcanzar en los próximos 15 años, estos objetivos, aun no siendo vinculatorios, forman parte del plan de acción a favor de la igualdad y dignidad de las personas, del medio ambiente en el planeta y de la prosperidad, el bienestar y el desarrollo, de acuerdo con las condiciones de cada país y al impulso de cada gobierno.

9 En el gobierno de México, en las instancias de seguridad nacional coexisten diversas dependencias y áreas de análisis e investigación que favorecen el trabajo para una política de Estado marítima, destacamos los surtidores de ideas como el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), el Colegio de Defensa Nacional (CODENAL), el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM), el Instituto Mexicano de Estudios Estratégicos en Seguridad y Defensa Nacionales (IMEESDN), el Instituto Matías Romero, la Agencia Nacional de Inteligencia (ANI), la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF), las Unidades de Inteligencia Militar y Naval (UIM, UIN).

En el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, se ha realizado una propuesta vinculatoria con la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible y los objetivos estratégicos de gobierno, lo que favorece el pensar y actuar en la construcción de una política de Estado marítima.

En este sentido, resulta relevante para la estrategia marítima mexicana el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 14, que busca *conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos*. Ahí se registra que los océanos nos brindan recursos naturales tales como alimentos, medicinas, biocombustibles y minerales, contribuyendo además, en la eliminación de desechos y contaminación; los ecosistemas costeros son amortiguadores ante posibles daños de fenómenos naturales como las tormentas; la adaptación al cambio climático y los cuidados medioambientales contribuyen a la salud y bienestar de las personas; en las costas el turismo y actividades recreativas, así como otras actividades productivas e industriales, contribuyen al desarrollo sostenible y a reducir la pobreza; por lo anterior, proteger los océanos, mares, costas y playas, es proteger la vida humana, fomentar su desarrollo y bienestar individual y social. Un objetivo que converge en la ruta del desarrollo y seguridad que impulsa el gobierno de México.

Hay algunos problemas que afectan los mares y costas, como son el incremento de los residuos en los océanos, la basura marina que afecta la diversidad biológica, la aniquila y evita su reproducción, como ocurre con los arrecifes de coral. La sobrepesca de igual manera disminuye la reproducción de especies marinas necesarias para la alimentación humana y el hábitat marino.

Una forma de resolver diversos problemas marítimos está en una mayor cooperación internacional que proteja los hábitats vulnerables, así como en acciones concretas como el establecimiento de zonas protegidas por el gobierno, empleando la veda, y normalizando el consumo de productos marítimos certificados, así como disminuir el uso de plástico y el ahorro de energía que disminuya el consumo de carbono y favorezca la limpieza marítima. Estos esfuerzos nacionales e internacionales disminuyen la presión del ecosistema marítimo¹⁰.

10 Cabe señalar que el 13 de junio de 2008, por acuerdo presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación, en la misma fecha, se constituyó la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas (CIMARES), con la participación de 10 secretarías y presidida por la de Marina, dicha comisión ha impulsado diversos estudios y ha publicado recientemente la Política Nacional de Mares y Costas de México, con el fin de compatibilizar el crecimiento económico del país, con la conservación y aprovechamiento racional de los recursos naturales, estableciendo procesos de planeación y ordenación, herramientas para prevenir, minimizar y enfrentar los riesgos para la población, la infraestructura pública y privada, derivados de fenómenos hidrometeorológicos.

La discusión de la agenda internacional en los temas marítimos y multilaterales, impulsando los temas estratégicos de beneficio global compatibles con el interés nacional, forma parte de la estrategia de México como un actor responsable, activo y comprometido.

La estrategia marítima mexicana debe atender los protocolos internacionales y los específicos para el control de la contaminación en mares y costas, regular vertimientos de los buques y las emisiones derivadas de la combustión.

Asimismo, debe proteger la biodiversidad de costas, mares y zonas insulares. Gran parte de la pesca mexicana proviene del Golfo de California y de la costa occidental de la península de Baja California y se complementa con Campeche y Yucatán. El equilibrio productivo, con respecto al desarrollo local, debe considerar el cuidado de la sustentabilidad pesquera, considerando que debemos pensar lo que tendremos y necesitaremos en y para las próximas generaciones, en los siguientes 30 años o más.

Es importante considerar que el nivel de bienestar de los municipios costeros mexicanos es superior a la media nacional, aún en los estados más pobres como Oaxaca y Chiapas, en gran medida por la alimentación que produce la pesca. De aquí la relevancia sustentable de nuestros mares, costas y aguas interiores como fuentes de riqueza y desarrollo de México.

La *coordinación y cooperación* de esfuerzos deben impulsar la atención a una estrategia marítima integral que considere los objetivos de desarrollo sustentable. De tal manera que, por ejemplo, el calentamiento global es un tema central que impacta la concepción de seguridad y la propia sobrevivencia de los humanos en la tierra. Aprovechar la *interconectividad* del mundo actual y valorar el impacto que cualquier hecho tiene en las partes del todo oceánico. Por ello la creación de capacidades nacionales, que incrementen el apoyo internacional para impulsar el desarrollo en las costas y mares es fundamental, para construir una estrategia marítima mexicana.

Debemos trascender los quehaceres de una *política de hacer más con menos*, de una vieja y romántica *mirada al mar*, con el fin de racionalizar la actividad pública y privada que aproveche las riquezas naturales de los mares y costas nacionales. Aprovechar la posición geoestratégica de frontera con Estados Unidos, de área defensiva estratégica, y de los mares que nos circundan, con el impacto de la riqueza natural existente. De tal forma que, si bien el centro de gravedad estratégico-marítimo está en el control y libre usufructo de las comunicaciones marítimas,

ello debe contribuir al desarrollo y la seguridad nacionales. El potencial productivo y comercial de la posición mexicana debe convertirse en realidad concreta y práctica con proyectos, políticas, estrategias y líneas de acción a favor de la sociedad mexicana, que se integren en las propuestas estratégicas del gobierno de México.

Los tiempos de globalización conllevan a consolidar el cumplimiento de las normas internacionales y nacionales, permiten observar la necesidad de fortalecer el Estado de derecho de los mexicanos y sus propios intereses nacionales. Asimismo, es menester recuperar e integrar los datos disponibles de manera oportuna, vigente y actual que facilite la adecuada toma de decisiones, no sólo como una aspiración sino una necesidad competitiva. La continuidad de una política de los mares debe trascender los esfuerzos gubernamentales sexenales y constituirse en una política de Estado.

Dicha política de Estado debe impulsar la responsabilidad social sustentable y elaborar una estrategia marítima con todos los actores que participan en el cuidado y explotación de mares y costas, generando una conciencia marítima que conlleve al desarrollo sostenible, con proyectos de cooperación internacional y nacional. México busca responder al interés nacional inmediato, urgente y necesario, además de mantener su responsabilidad global equilibrada. Es necesario, también, recuperar la gran experiencia pública y privada, los estudios internacionales y nacionales hechos por académicos y expertos en cada una de las áreas relacionadas con la conservación y el uso sostenible de océanos y mares. Articularlos y configurar la estrategia y la política de Estado marítima.

Ninguna estrategia nacional se construye de la noche a la mañana, mucho menos una política de Estado, es un proceso largo, de integración de ideas y experiencias de múltiples actores, instituciones y gobiernos, los trabajos que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) han impulsado en torno a la denominada Agenda 2030 y otras experiencias, son fundamentales para el impulso de la estrategia marítima mexicana; la ONU y sus Agencias han logrado crear diversos esfuerzos, que para nuestros objetivos son relevantes, como fue el caso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible del 13 de septiembre de 2017¹¹.

En la vinculación realizada entre los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, en el ODS 14, encontramos la vinculación directa

11 Para ampliar la información al respecto consultar el Reporte Nacional de dicho Foro en la siguiente página de internet: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/255991/Reporte_Voluntario_M-xico_FPAN_Desarrollo_Sostenible.pdf

con el Eje 2: Bienestar, con los objetivos 2.5 y 2.6; en tanto que con el Eje 3: Desarrollo económico, están relacionados con los objetivos 3.8, 3.9 y 3.10. De tal forma que el PND 2019-2024 tiene cinco objetivos vinculados con la Agenda 2030 y su ODS 14.

Estos elementos u objetivos tanto del PND como de la Agenda 2030, nos llevan a la ruta de una estrategia marítima mexicana, como una posible política de Estado.

Lo relevante en una estrategia marítima con sabor a política de Estado

El espacio y el tiempo son variables determinantes del desarrollo y la seguridad. En México, su valoración con respecto a las características de la población y las experiencias de gobierno permiten atender con realismo los procesos de reflexión y diseño con las expectativas que el gobernante y gobernado pueden observar para realizar una estrategia marítima que devenga en política de Estado.

Es un esfuerzo audaz, necesario para avanzar en el bienestar nacional, complejo en sus tareas, posible y viable en función de la voluntad política y social. Los elementos y recursos existen, la necesidad y el interés pueden ser compatibles por sus posibles impactos y consecuencias económicas, políticas y sociales, de ahí que la tutela bien podría encargarse a la Secretaría de Marina en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, con apoyo, entre otros, de los titulares de SEGOB, SRE, SB, SENER, SE, SEDER, SCT, SECTUR y SEMARNAT.

El espacio territorial natural es de gran riqueza en sí mismo, demanda una intervención racional y sustentable del hombre y sus organizaciones políticas y sociales para un aprovechamiento sostenible. El tiempo político, de un gobierno que inicia, requiere aportes estratégicos para alcanzar los objetivos que se ha propuesto. Hay datos e información relevante en los informes sectoriales de cada dependencia, en los diagnósticos y en los intercambios abiertos que los distintos actores difunden. Registramos algunos de los más significativos, encaminados a la estrategia marítima mexicana, cuyas fuentes se ubican en la respectiva y amplia selección que se anota al final.

Las zonas costeras de México han tenido una dinámica poblacional cuyo desplazamiento se dirige a ellas y que, de acuerdo con los datos disponibles en la CIMARES, así como surgidos y acumulados en diversos estudios, se registra una población en los estados costeros de 55, 333,223 habitantes con una tendencia de crecimiento previsible a 64.1 millones hacia el año 2030, como se menciona en la encuesta intercensal 2015 del

INEGI, y en el informe 2018 del CONAPO. Si bien, la CIMARES establece que las zonas costeras mexicanas tienen un crecimiento poblacional substancialmente irregular, definidas en algunas pocas ciudades urbanas, lo que impacta en la necesidad de servicios y actividades económicas, sociales, institucionales y ambientales. Lo cual también demanda y genera un diagnóstico crítico en función de las tendencias de crecimiento y concentración de las poblaciones, en la prestación de servicios públicos y en un ordenamiento equilibrado con su entorno, como se ha observado tanto en el pasado como se prevé en el futuro inmediato.

La CIMARES refiere como actividades económicas relevantes: los hidrocarburos, la minería marina, los puertos y la marina mercante, la pesca y la acuicultura. En cuanto a tendencias económicas, establece que los estados costeros contribuyeron del 2003 al 2016 con 43% del Producto Interno Bruto nacional con una predisposición a la baja en el periodo analizado. Los cinco estados que contribuyen con más del 50% de referido porcentaje del PIB son Baja California, Jalisco, Sonora, Veracruz y Campeche, donde los componentes más notables de la producción son la actividad manufacturera y la producción de servicios.

“En los estados costeros, en promedio el 43% de las personas mayores de 15 años son población económicamente activa (PEA) y el 97%, población ocupada (PO). Los estados con mayor porcentaje de PEA son Baja California Sur (50%), Colima y Quintana Roo (49% cada uno); mientras que Chiapas es la entidad con menor PEA (36%)” (ENOE 2017, citado en CIMARES DOF, 2018).

Dentro de las actividades económicas relevantes, destaca lo siguiente (CIMARES DOF, 2018):

- La industria turística ha sido una de las más dinámicas en México, aportando al PIB nacional un promedio de 8.5 al 8.7%, concentrado en una gran presencia en playas y mares nacionales.
- La industria petrolera con 392 campos en producción, con promedio de 8,008 pozos en explotación, la mayoría de ellos en las zonas costeras y 255 plataformas marinas, según los registros existentes hasta el año 2017, generó una contribución a los ingresos gubernamentales del 18%. Más allá de su relevancia económica, la industria petrolera se desarrolla en gran medida en las zonas marinas y costeras del Golfo de México, y representa un riesgo latente por los impactos negativos, vía derrames de productos petrolíferos y contaminación, sobre el medio ambiente.
- Respecto a minería marina, hay un gran potencial para el

aprovechamiento de minerales, por las reservas potenciales existentes en manganeso, níquel, cobre y cobalto. Por tal motivo, debemos de fortalecer el desarrollo de la investigación científica y tecnológica, así como establecer los instrumentos normativos jurídicos y técnico-científicos para regular, aprovechar y atenuar los potenciales impactos naturales de las actividades de minería marina.

- En cuanto a la actividad portuaria y de transporte marítimo, en 2018 la capacidad portuaria anual se estimó en más de 500 millones de toneladas, lo que favorece una vocación comercial y productiva, apoyada en un sistema portuario nacional integrado. “por 117 puertos y terminales habilitadas, 102 como puertos y 15 como terminales fuera de puertos; 58 en el Pacífico y 59 en el Golfo de México y Mar Caribe; 68 son para tráfico de altura y cabotaje, y 49 únicamente de cabotaje. Actualmente se encuentran delimitados 49 recintos portuarios y 74 puertos están bajo concesión para su Administración Portuaria Integral”. (CIMARES DOF, 2018, p. 5).
- La eficiencia, modernidad y alta conectividad de los puertos mexicanos, y la privilegiada ubicación geográfica, los colocan en la ruta de un centro logístico global, que favorece el cruce de mercancías y fortalece el comercio internacional del país. Habrá que mantener el rumbo de la conectividad en la parte continental y las Zonas Marinas Mexicanas.
- En lo que respecta a la pesca y acuicultura, estas actividades primarias en su origen, favorecen la producción de alimentos conforme a la demanda nacional y local, con valor industrial agregado, contribuyen a la exportación, la soberanía alimentaria y al desarrollo nacional, “en 2017 se registró una producción pesquera y acuícola nacional de 2,154,826 toneladas”. (CIMARES DOF, 2018, p. 6). Las especies que destacan son: camarón, mojarra, túnidos, pulpo, huachinango, langosta, robalo, trucha y jaiba. El 67% del total de la producción pesquera y acuícola nacional en 2017 surgió de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa. Estas entidades, junto con Nayarit, Veracruz, Tamaulipas, Yucatán y Campeche, registran las cuatro quintas partes del total del valor de la producción pesquera y acuícola.

La sustentabilidad de los recursos pesqueros depende de la relación entre la explotación del recurso y su capacidad de renovación biológica. La producción pesquera y acuícola está integrada por aproximadamente 300,000 pescadores (81%) y acuicultores (19%); con una flota pesquera registrada hasta el 2018 de 76,306 embarcaciones (74,286 ribereñas y 2,020 de altura), así como 9,230 unidades de producción acuícola (CIMARES DOF, 2018, p. 7).

México mantiene una estrategia de cuidado, defensa y aseguramiento de sus mares, a partir de la determinación constitucional y de sus intereses nacionales, atiende la vinculación con diversos organismos e instrumentos nacionales como el convenio para la protección y desarrollo del medio marino de la región del gran Caribe y está en proceso su vinculación con el convenio de cooperación para la protección y desarrollo sostenible de las zonas marinas y costeras del Pacífico nordeste. Falta aún normalizar la vida productiva y sustentable de los mares, como un requerimiento para mejorar y distribuir estos recursos y productos que contribuyan al desarrollo nacional y local y, desde luego, al bienestar social.

La estrategia marítima mexicana deberá integrar la amplia normatividad aplicable a las zonas marítimas y costeras, para articular dicha estrategia y lograr una visión integral en su actuación. También se evitarían los problemas existentes mencionados en la CIMARES como: sobrerregulación en la materia, inconsistencias y falta de congruencia entre los diversos instrumentos jurídicos, las lagunas jurídicas, la sobreposición o desarticulación de competencias y el bajo nivel de control y vigilancia. (CIMARES DOF, 2018, p. 9).

La relevancia de una política de Estado marítima estriba en que atendería la falta de integralidad, los enfoques sectoriales aislados y la desarticulación normativa y de una adecuada aplicación de los instrumentos y mecanismos de política pública que cada dependencia pública posee. La situación multifactorial e intersectorial, con los diversos elementos que la componen por cada entidad pública limita el impacto que podría tener en el desarrollo nacional y en particular en la calidad de vida, pobreza y marginación. La transversalidad pública, no sólo en los datos, sino en las acciones, debe contribuir a una visión amplia, profunda, objetiva y crítica sobre las acciones pendientes que gobierno y sociedad deben realizar.

En lo que respecta al riesgo, prevención, vulnerabilidad, adaptabilidad y mitigación, las zonas costeras son susceptibles de ello, múltiples procesos, actores y factores intervienen al respecto, en especial ante el riesgo, por la presencia de fenómenos naturales -por el impacto de los ciclones tropicales, las inundaciones fluviales y costeras, el mar de fondo, los tornados o trombas, los sismos, los deslizamientos de laderas y los tsunamis entre otros-, así como por las condiciones sociales y económicas adversas.

La vulnerabilidad social se incrementa ante los limitados procesos de planificación en el desarrollo urbano; las regiones de menores niveles económicos y carentes de una estrategia del riesgo de desastre y ordenamiento del territorio son más asequibles al impacto de diferentes fenómenos naturales. La prevención y protección civil debe ir más allá de

los objetivos que las instituciones dedicadas a ello realizan, a fin de que el riesgo sea disminuido y erradicado. Aprovechar la experiencia de los organismos gubernamentales y civiles favorece el cuidado de la vida y la protección de los bienes de las personas y de la infraestructura física.

Un problema mayor ha sido la contaminación en mares y costas mexicanos, es complejo, multidimensional y con impactos localizados o regionales en la calidad del medio ambiente y la salud humana, con altos costos económicos a los que se suma el limitado desarrollo y la información periódica y científica disponible que afectan la prevención requerida. No hay un patrón general de comportamiento para toda la costa mexicana, sin embargo, el común denominador en los litorales del Pacífico y el Golfo de México, es la contaminación por coliformes fecales, así como los excesos en las normas aplicables para sólidos suspendidos totales como son grasas, aceites, detergentes, cadmio y cobre, a los que se suman el plomo, níquel, fierro, zinc, aluminio, vanadio, manganeso y titanio; estos metales pesados afectan ríos y ecosistemas costeros, en consecuencia, la vida humana.

El cambio climático, a partir del incremento en la temperatura promedio de la atmósfera y los océanos, la pérdida de hielo en los polos y el incremento acelerado del nivel del mar, afecta los sistemas naturales y costeros del mundo, de tal manera que México debe considerar en su estrategia marítima que en las costas aumentará el riesgo de erosión, inundaciones en las zonas bajas y vulnerables, acidez de los océanos afectando los organismos corales y sus especies dependientes, y el incremento en frecuencia e intensidad de los fenómenos meteorológicos. Para México es relevante atender los esfuerzos en el *programa especial de cambio climático* para disminuir el impacto adverso de estos problemas de contaminación y ambientales.

Bajo este contexto, resulta relevante considerar en la estrategia marítima mexicana el aprovechamiento de la posición geoestratégica de México, sus extensos litorales, la Zona Económica Exclusiva y el fomento de la conservación de los ambientes marinos y costeros, protegiendo de manera sustentable su riqueza natural y diversidad biológica. También prevenir los impactos negativos de posibles desastres naturales y la acción contaminante de las personas.

En suma, la estrategia marítima mexicana que el nuevo gobierno puede y debe impulsar, tiene que considerar los problemas existentes en las zonas costeras y marinas, requiere audacia y trabajo de coordinación para trascender las políticas públicas existentes, y articularlas en una política de Estado con la información científica y tecnológica pertinente, con un sentido social fundamental. Con rumbo claro, la posición

gubernamental actual debería ser favorable para alcanzar un desarrollo sustentable de los ambientes marinos y costeros. Con la adecuada participación de la sociedad y la dirección clara y precisa del gobierno, con un marco jurídico y normativo eficiente y con entidades públicas que inspeccionen y vigilen su cumplimiento.

De acuerdo a las atribuciones y responsabilidades institucionales, esta estrategia marítima debe contribuir a mantener el equilibrio y desarrollo de las zonas costeras y marinas, considerando la concentración de la población en los municipios y localidades urbanas que poseen los índices más altos de nivel de vida, valorando la sostenibilidad de los recursos naturales, disminuyendo la degradación del medio ambiente, minimizando el impacto de fenómenos naturales y fomentando el disfrute de los ecosistemas en las playas locales, en particular busca atender la prevención de desastres, a valorar y prever las necesidades que demanda el cambio climático, impulsar la necesaria planeación territorial, crear y consolidar la infraestructura productiva, de servicios y urbana en las zonas costeras, para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Los impactos negativos de la producción de hidrocarburos que deforman las economías locales y sus estructuras sociales al impactar los recursos y los servicios locales, son problemas focalizados pero relevantes en los municipios, al demandar más y mejores servicios públicos, en la atracción de asentamientos humanos costeros, fomentando la concentración y la desigualdad de la población, alterando el medio terrestre y marino natural, incluso impacta el mismo crecimiento urbano, la industria, el comercio y la gama turística de cada lugar. Por ello, la riqueza de los ecosistemas, la biodiversidad marina y costera de México debe ser protegida bajo el marco de un desarrollo sustentable. La inversión pública y privada debe atender estos impactos en la infraestructura productiva, urbana y en el equilibrio con los espacios y recursos naturales.

Es importante reiterar que en el desarrollo de la *estrategia marítima mexicana* es pertinente considerar que se puede y debe hacer:

- Contribuir a una vida de calidad de quienes habitan las zonas costeras y marinas, a partir de un desarrollo sustentable de los recursos, la planeación integral y la prevención ante el cambio climático y sus efectos ambientales.
- Impulsar la economía local, promoviendo el desarrollo regional y fortaleciendo la actividad productiva y económica en consonancia con el medio ambiente marino y costero.
- Cuidar y asegurar los ecosistemas marinos y costeros, con un carácter de resiliencia que le permita el crecimiento y desarrollo de los bienes naturales.

- Coordinar estos esfuerzos institucionales y de la sociedad para fortalecer los ambientes naturales locales, mejorar la calidad de vida de los habitantes y la economía local con una cultura ambiental para un desarrollo social justo y equilibrado.
- Construir los mecanismos e instrumentos necesarios de coordinación, planeación y ejecución de tareas entre el gobierno y la sociedad en las zonas marinas y costeras.
- Ordenar el sistema jurídico, con los respectivos instrumentos de regulación y normatividad, tanto internacionales como nacionales en la interacción de los mares y costas del país, para permitir una planeación estratégica en la construcción y ejecución de la estrategia marítima mexicana.
- Prevenir para asegurar que los riesgos y las amenazas tengan un impacto menor, en las personas, sus bienes, la infraestructura física o estratégica y el desarrollo nacional.

El papel de las Fuerzas Armadas en el desarrollo y seguridad de la nación

Las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército, la Fuerza Aérea y la Armada, son instituciones permanentes sólidas, constituidas para la defensa y seguridad de la nación mexicana. Su formación, doctrina, educación, lealtad institucional y experiencia, las han vuelto necesarias para atender el problema de la seguridad pública y otras tareas del desarrollo que ameritan su profesionalismo, confianza y responsabilidad, comprometidas con la nación, la sociedad, las instituciones y el Mando Supremo.

El papel institucional que habrán de cumplir las Fuerzas Armadas en el nuevo gobierno está fundado y motivado en las consideraciones que tienen que ver con la inseguridad en lugares del territorio nacional. *El diagnóstico general* que el gobierno de México ha realizado otorga una gran responsabilidad a las Fuerzas Armadas, con una intensa defensa, pues son pueblo con uniforme y toda acción gubernamental es en beneficio del pueblo de México.

A partir de una nueva visión de las responsabilidades del Estado mexicano, con un gobierno de vanguardia en la defensa, seguridad y desarrollo del pueblo de México, se impulsará una reconfiguración del régimen político, en particular en las Fuerzas Armadas, actualizando el orden constitucional y jurídico y operando reformas gubernamentales y de convivencia social, para mejorar el bienestar de la sociedad.

La *Seguridad Nacional*, es una condición indispensable para garantizar la integridad y la soberanía nacionales, libres de amenazas al Estado,

en busca de construir una paz duradera y fructífera. Por ello, el concepto de *Seguridad Nacional* debe ser entendido desde una *perspectiva estratégica*, porque intentará anticiparse a los riesgos y amenazas; *amplia*, porque buscará amparar a la totalidad del conjunto social; *transversal*, porque involucrará a las instituciones y a los sectores nacionales que deban participar en su gestión; e *integral*, porque estará supeditada a una sola doctrina y estrategia. Es decir, se *debe garantizar* la integridad, estabilidad y permanencia del Estado democrático, así como un desempeño de gobierno ético y transparente, al mismo tiempo fortalecer un modelo de seguridad con profundo sentido humano.

Es en este paradigma de la seguridad nacional, en esta perspectiva gubernamental, donde la estrategia marítima de México debe encontrar su lugar para contribuir al desarrollo y seguridad de la nación en el ámbito de sus mares y costas.

Elementos específicos para la Armada de México

La Secretaría de Marina desarrolla el poder marítimo y sus diversas actividades con el fin de crear las condiciones de seguridad y protección que el país requiere para su desarrollo. El *poder marítimo* es la extensión del poder de un Estado por medio del tránsito, las comunicaciones y el comercio, aprovechando el mar como espacio de intercambio interestatal. El *poder naval* es la garantía de que este recurso se conserve para el beneficio de los Estados particulares, y un mecanismo para extender y expresar el poder de las naciones. De tal forma que el poder de los Estados, el poder nacional mismo, se manifiesta a través del poder marítimo, del poder naval y del eficiente aprovechamiento del mar como un espacio para consolidar y expandir los intereses particulares de cada nación.

La interdependencia compleja que la globalización ha traído consigo ha intensificado las relaciones internacionales, consolidando al Estado como un actor global central, pero admitiendo la participación de nuevos actores globales, como son las organizaciones internacionales, las regionales y determinados acuerdos específicos entre países sobre diversas materias, como el comercio o la seguridad que contribuyan al desarrollo nacional. Asimismo, en contraparte, ha propiciado el surgimiento de grupos delincuenciales que atentan contra el orden constitucional y la protección de los intereses marítimos nacionales.

En este contexto, la Secretaría de Marina tiene bajo su responsabilidad el Poder Naval de la Federación para fortalecer el poder marítimo nacional y, en consecuencia, el poder nacional de México. El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 contempló una estrategia marítima mexicana con atención en tres elementos: el aprovechamiento sustentable de los recursos

naturales en los mares territoriales, la cooperación internacional para asegurar la estabilidad y libertad de tránsito marítimo y, el desarrollo tecnológico para obtener nuevos recursos emanados del mar. Esta ruta estratégica, se encuentra también en el nuevo Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, pues busca atender en sus líneas de trabajo dichos elementos que, sin duda, requieren el fortalecimiento de la Armada de México para garantizar la integridad de los intereses nacionales mexicanos en el mar.

La política naval mexicana que impulsa la Secretaría de Marina, tiende a emplear el Poder Naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país, esta misión permanente de la Armada de México, conlleva a preservar la soberanía e integridad del territorio, mantener el Estado de derecho en el mar, resguardar las instalaciones estratégicas en el ámbito marítimo, proteger y preservar el medio ambiente marino y los recursos marítimos renovables y no renovables, auxiliar a la población ante desastres naturales o provocados por el hombre y salvaguardar la vida humana en la mar.

Estos objetivos demandan a la institución naval el constante fortalecimiento de sus capacidades de respuesta operativa y la modernización de sus procesos, sistemas e infraestructura para ser más efectivos en el cumplimiento de sus atribuciones y misión. La tarea es compleja y muchas veces inconmensurable, dada la posición geoestratégica de México, con un entorno marítimo que se extiende por más de tres millones de kilómetros cuadrados y 11,000 kilómetros de costas en medio de los océanos Pacífico y Atlántico.

Amenazas internas

A las tradicionales amenazas y riesgos enunciadas en la ley de seguridad nacional y en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, se suman las nuevas amenazas, que trascienden el alcance de la tradicional seguridad nacional, por una perspectiva de seguridad globalizada y multidisciplinaria de seguridad humana, lo cual genera una dinámica que ha incorporado nuevas amenazas, que surgieron con mayor precisión y claridad después de los atentados terroristas a las torres gemelas de *Nueva York*, en septiembre 11 de 2001. Actualmente se consideran como *nuevas amenazas internas* y transnacionales a la violencia que vulnera la seguridad marítima, a los actos e intenciones del terrorismo en todas sus manifestaciones, a las acciones de tráfico ilegales, tanto en el narcotráfico, el contrabando de armas, la trata de personas, la piratería y los ciberataques.

Marco legal para la intervención militar

En México, en toda acción gubernamental prevalece el principio de legalidad, que es sustento del Estado de derecho.

“La vida política y social, sea pública o privada, está regida por el constitucionalismo, por un derecho positivo que se sustenta en la Constitución Política y por las leyes que emanan de ella. La tesis central que marca la pauta, el alcance y los límites del Estado de derecho, es que no puede haber nada ni nadie que pretenda estar por encima de lo que establece nuestra Carta Magna”. (Vizarretea, 2016, p. 47).

Los diversos acuerdos y tratados internacionales tienen un gran impacto en la aplicación de la ley, sobre todo, muestran la visión de atacar a la delincuencia de forma multidimensional y multilateralmente. Asimismo, el respeto irrestricto a los derechos humanos para fomentar la mejor convivencia social está en la guía de toda acción pública.

Para México, el apotegma de Juárez es norma de conducta que debe ser y estar vigente en el mundo global de hoy, en el mar, el aire, en la tierra, el espectro radioeléctrico y el ciberespacio: *“entre los individuos como entre las naciones, el respeto al derecho ajeno es la paz”*.

“El Estado de derecho mexicano no es una quimera, ni una entelequia, es lo que somos y queremos ser. Con responsabilidad y compromiso todo mexicano cae bajo su imperio, gobernante o gobernado y, desde luego, los extranjeros que están bajo su jurisdicción. Es la verdadera arena política de lucha, triunfo y derrota, nacional y extranjera. Como una estrella polar, los mexicanos asumimos como referencia fundamental, como ley de leyes, a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos” (CPEUM). (Vizarretea, 2016, p. 48).

Considerando al artículo 133 de la CPEUM¹² como la base principal, “la cúspide de la pirámide kelseniana, es asumir el valor y papel del Estado de derecho”. (Vizarretea, 2016, p. 48). Es importante mencionar que no eludimos la discusión entre académicos y políticos sobre la prelación en la prioridad o igualdad entre la constitución y los tratados internacionales, sin embargo, se discurre la idea prioritaria, estratégica y fundamental de la soberanía nacional establecida en el artículo 39, estableciendo que la CPEUM está por encima de cualquier tratado, convenio o acuerdo nacional o internacional. (Vizarretea, 2016, p. 48).

Por *Estado de derecho* entendemos aquel Estado en el que los poderes públicos se encuentran sometidos al orden jurídico. Kelsen sustenta que

¹² Este artículo establece que la constitución y las leyes emanadas del Congreso de la Unión, así como todos los tratados que estén acorde con la misma, celebrados y que se celebren por parte del representante del Poder Ejecutivo Federal -el Presidente de la República- y sean aprobados por el Senado, se consideran Ley Suprema de toda la Unión.

todo acto para ser imputado al Estado, esto es, para ser considerado como acto estatal, debe estar *determinado por una norma jurídica*. Los poderes públicos al estar regulados deben ser ejercidos estrictamente conforme lo marca la ley, por lo que todo acto de autoridad que no se encuentre establecido en la norma, debe ser considerado como un acto arbitrario e ilegal.

En la figura del Estado de derecho, se perfila la célebre dicotomía: gobierno de las leyes frente al gobierno de los hombres de los antiguos. En el 2016 durante el seminario organizado por el CESNAV e ININVESTAM denominado Lecturas Estratégicas de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917-2017 se estableció que, el Estado de derecho se supedita al principio de legalidad, en donde la autoridad solo puede hacer aquello expresamente señalado por la ley. Por lo anterior, cualquier actividad que realice una autoridad sin estar acreditado o facultado no es acto de autoridad. Por otra parte, es importante señalar, que ningún ciudadano, habitante o residente dentro del territorio nacional, deja de estar bajo la autoridad de la ley. (Vizarrete, 2016, p. 49).

Conclusiones

Los planteamientos considerados para el desarrollo de una estrategia marítima, aplicable a México, buscan incidir en la configuración de una política de Estado marítima mexicana. Colocan en el centro al Estado mexicano, a las responsabilidades institucionales del gobierno de México y a las necesidades, intereses y deseos de la sociedad mexicana. Es una aproximación al saber político.

Ante las dificultades del desarrollo y seguridad nacionales, resulta fundamental mirar el valor geoestratégico del mar y las amplias posibilidades que posee para resolver los actuales problemas nacionales.

Resulta pertinente considerar la *estrategia marítima mexicana como una política de Estado*, con una visión que integra la política interior y exterior, que busca resolver problemas ancestrales y contribuir al bienestar del pueblo de México.

Los programas derivados del PND 2019-2024, las leyes, reglamentos, convenios, protocolos, tratados y comisiones nacionales existentes, poseen información relevante para la elaboración de la política de Estado marítima. Identificar los elementos que la constituyen, seleccionarlos, procesarlos e integrarlos es una tarea estratégica de responsabilidad institucional, que debe aprovechar los recursos disponibles para su logro y evaluación, su seguimiento y actualización, de manera constante y sistemática.

Articular los programas de gobierno, diseñar las estrategias transversales, impulsar el desarrollo y la seguridad nacional son relevantes en el momento de integración actual, en el proceso de planeación nacional, institucional, sectorial y especial; con el fin de evitar duplicidades y alcanzar en un tiempo corto los objetivos del PND que el gobierno de México ha propuesto.

La cooperación internacional y la coordinación interinstitucional y la participación incluyente de la sociedad, impulsadas por el Gobierno Federal, son fórmulas necesarias para una organización para el trabajo con resultados en tiempo y forma. Institucionalizar estos mecanismos y herramientas en una política de Estado marítima, fortalece los resultados deseados.

La política de Estado marítima, o la política marítima de Estado, como una estrategia central, encuentra fundamentos y motivos en el PND 2019-2024 y en su vinculación con los objetivos de desarrollo sostenible de la agenda 2030 que México ha suscrito.

La existencia de amplios y dispersos trabajos, de investigaciones, estudios, tesis y propuestas vinculadas al desarrollo marítimo, permiten avizorar que existe una suma de voluntades y de productos en la expresión pública, que deben ser aprovechados por los institutos de investigación y centros de estudios estratégicos, como el CESNAV, el CODENAL, el ININVESTAM y el IMESSDN y otros más; crear líneas de investigación en función de los intereses marítimos puede contribuir al diseño de una política de Estado marítima.

Con la ley y el desarrollo de estrategias específicas se mantiene el Estado de derecho en la mar. Una política de Estado marítima podría articular el esfuerzo institucional de dependencias y programas de la Administración Pública Federal en beneficio de la sociedad.

La estrategia marítima mexicana debe integrar la normatividad en las zonas marítimas y costeras, así como la planeación estratégica, para articular dicha estrategia y lograr una visión integral en su actuación y resultados. Así se busca resolver los problemas de sobreregulación, inconsistencias y falta de congruencia entre los diversos instrumentos jurídicos.

Una política de Estado marítima debe resolver la falta de integralidad, los enfoques sectoriales aislados y la desarticulación normativa y de gobierno. La situación multifactorial e intersectorial, debe impulsar en una línea el desarrollo nacional y mejorar la calidad de vida, disminuyendo la pobreza y marginación locales.

Los intereses marítimos existentes demandan la necesaria coordinación y cooperación para avanzar en el desarrollo de la estrategia marítima mexicana, que conduzcan hacia una política de Estado, el intenso cabildeo, los análisis, discusiones y debates en múltiples ambientes, son necesarios entre los diversos actores, para llevar a buen puerto los planteamientos expresados. Autores y factores determinan la ruta, la velocidad y la dirección requerida.

Desde una *política marítima y naval* debemos considerar que México – gobierno y sociedad- debe reevaluar la mirada y condicionamiento de una política fundamental de altiplano o continental, que ha limitado el valor geopolítico del mar, olvidando que esta política construyó imperios y que el mar es actualmente la vía de comunicación de mayor importancia. En este universo es donde se puede y debe diseñar una política de Estado marítima, para el bienestar de la sociedad, para impulsar el desarrollo nacional y local, y para mantener la seguridad de la nación.

CAPÍTULO

III

**ESTADO DE DERECHO
EN ZONAS MARINAS
MEXICANAS**

EL DERECHO DEL MAR Y EL APROVECHAMIENTO DE LAS ZONAS MARÍTIMAS MEXICANAS

TENIENTE DE CORBETA
LUIS ARTURO MORALES BRETÓN

Resumen

El presente documento proporciona una visión de la naturaleza jurídica del derecho del mar como una parte del derecho internacional público, explica sus fuentes y su relevancia en la actualidad, desarrolla sus antecedentes históricos más importantes en los ámbitos nacional e internacional, del mismo modo analiza el régimen jurídico de las zonas marítimas contemplado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)¹, su implementación en el marco jurídico del Estado mexicano y por último, propone una adición al marco jurídico de México que se considera pertinente para el desarrollo marítimo nacional.

Introducción

A través de la historia, los mares han contado con una gran importancia económica, política, social y cultural, en consecuencia, el dominio de sus recursos ha definido la historia de la humanidad desde las primeras civilizaciones.

En el ámbito militar, batallas navales como: Salamina, Actium, Lepanto, Trafalgar, Jutlandia y Midway han marcado la supremacía de las naciones vencedoras sobre las vencidas, ya que estas victorias en el mar, significaron también el control de grandes extensiones en tierra y, por ende, la imposición de ideologías políticas y modelos económicos en diversos momentos históricos.

En el presente trabajo, mediante el análisis de documentos históricos y legislativos, nacionales e internacionales, así como de información actualizada en páginas de organismos internacionales, se explicará el desarrollo histórico del derecho del mar, desde los primeros esbozos de legislación marítima, hasta el régimen descrito en la CONVEMAR y se

¹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada en Bahía de Montego, Jamaica el día 10 de diciembre de 1982, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 1 de junio de 1983.

llegará a la conclusión de que si bien el derecho del mar ha sido definido por las potencias hegemónicas de cada momento histórico, también es cierto que a partir de la segunda mitad del siglo XX, con la Independencia de varios países africanos e insulares en el Océano Pacífico en seguimiento a la resolución 1514 (XV) de la Asamblea General de la ONU sobre la descolonización de los pueblos², el poder de negociación de los Estados en vías de desarrollo ha aumentado significativamente.

Lo anterior se ha visto reflejado en instituciones jurídicas como la “Zona³” (regulada en la parte XI de la CONVEMAR) en donde se le da el carácter de patrimonio común de la humanidad a los recursos de los fondos y el subsuelo marino fuera de la jurisdicción nacional y la Zona Económica Exclusiva (ZEE), en donde coexisten los derechos de soberanía del Estado ribereño para explotar y regular el aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos que en ella se encuentran, así como la investigación científica marina y la protección del medio ambiente marino, con las libertades de navegación, tendido de cables y sobrevuelo que el derecho internacional concede a los demás Estados.

El derecho del mar, es un ordenamiento internacional ya que los mares tienen fronteras jurídicas, pero no físicas y, por tanto, los sucesos que ocurren en una parte del océano influyen en otras, lo que implica una responsabilidad conjunta en el respeto al ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones.

Se abordarán también las fuentes del derecho internacional según el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia (ECIJ)⁴, y se explicará cómo han influido en el desarrollo del derecho del mar moderno.

Esta obra describirá además el régimen internacional establecido en la CONVEMAR en las diversas zonas marítimas y los instrumentos jurídicos que lo implementan en el derecho nacional mexicano. Por último, se formulan propuestas de reforma al marco jurídico nacional, que, de aplicarse, podría resultar en beneficio para el Estado mexicano.

Desarrollo

Antecedentes Históricos

- Edad Antigua

2 Adoptada el día 14 de diciembre de 1960.

3 Por “Zona” se entiende los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional (Artículo 1 de la CONVEMAR).

4 Carta de las Naciones Unidas y Estatuto Provisional de la Corte Internacional de Justicia, adoptados en San Francisco, Estados Unidos de América el 26 de junio de 1945, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 17 de octubre de 1945.

Dice el precepto latino *Ubi societas ibi ius* (donde hay sociedad, hay derecho), ya que sólo donde hay una colectividad humana organizada, en donde existe un territorio, una población determinada y un sistema de gobierno⁵, pueden aparecer normas jurídicas.

Los orígenes del derecho internacional, se pueden seguir hasta la antigüedad más remota, en civilizaciones como el antiguo Egipto y los hititas, aproximadamente 3,100 años antes de nuestra era, en estas civilizaciones se crearon los primeros acuerdos entre los cuales una civilización vencedora y una civilización vencida hacían la paz, mediante la celebración de tratados⁶, los cuales hoy en día, pueden ser entendidos como un acuerdo por escrito celebrado entre Estados u organizaciones internacionales, independientemente del número de instrumentos que lo conforman.

La historia del derecho del mar, es decir, las normas que regulan las zonas marítimas y su relación con los Estados, así como con el derecho marítimo, que regula diferentes aspectos específicos de la navegación marítima⁷ comienza en la antigüedad, donde se brindan los primeros ejemplos de legislación marítima, entre ellos el código babilónico expedido por el Rey Hammurabi en el siglo XVIII a. C., mismo que fuera grabado en una columna de piedra y que consignó reglas que abarcaban varios espectros de la vida social, entre ellos lo referente a los buques y la explotación de los mismos.

El derecho del mar, tiene dentro de sus antecedentes en el Mediterráneo las Leyes de Rodias, que compilaban actos o relaciones comerciales de la época y se originaron en la antigua Grecia, y al igual que la filosofía, la política y las tácticas militares de Alejandro Magno, fueron posteriormente asimiladas por el Imperio Romano y posteriormente diseminadas por el mundo antiguo.

De acuerdo con el maestro de generaciones Guillermo F. Margadant en su obra Panorama de la Historia Universal del Derecho, el derecho romano evolucionó históricamente con esta civilización, desde la Ley de las Doce Tablas, creadas durante el periodo de la monarquía romana, en donde se establecieron conceptos básicos que regían las relaciones del pueblo romano, hasta periodos de mayor refinamiento jurídico durante

5 Artículo 1 de la Convención Sobre los Derechos y Deberes de los Estados, adoptada en Montevideo, Uruguay el 26 de diciembre de 1933, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1934.

6 Esta definición sigue lo estipulado en la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados (CVDT), adoptada en Viena, Austria el día 23 de mayo de 1969, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 14 de febrero de 1975.

7 Estas definiciones se desarrollan en el apartado B del desarrollo del presente ensayo.

la época de la república y el imperio, figuras jurídicas tales como el derecho civil (*ius civile*) que regía las relaciones entre romanos y el derecho de gentes (*ius gentium*) que regía las relaciones entre el pueblo romano y otros pueblos y es un antecedente del derecho internacional moderno. (Margadant,2016).

Cuando los visigodos conquistan la península italiana y cae el Imperio Romano Occidental, finaliza una etapa de la historia del hombre, sin embargo, el Imperio Romano Oriental, sobreviviría casi 1,000 años más, sin embargo, el legado romano en las leyes, las costumbres, el idioma, la religión, la familia y numerosos aspectos de la vida social, persisten aun en nuestros días. En el caso del derecho, a inicios de la Edad Media, el emperador Bizantino Justiniano realizaría las primeras grandes contribuciones que influenciarían al derecho marítimo en los siglos por venir, como veremos a continuación.

- Edad Media

La historiografía define que la Edad Media comienza en el año 476 de nuestra era con la caída del Imperio Romano Occidental y concluye en 1453 con la caída del Imperio Bizantino ante los turcos. Es a principios de esta época, en el siglo VI, que el emperador Bizantino Justiniano, ordenó la compilación de las leyes y sentencias de los más grandes juristas de la civilización romana, conocida como el *Digesto*, el cual, al abordar la cuestión de las leyes de los mares, deja a la posteridad el siguiente legado. (Margadant,2016):

Se compilaron las definiciones de buque, de capitán, la división de la propiedad de los mismos en acciones llamadas quirates, se reguló que los mares eran propiedad pública (*res comunis*) y de manera especial la institución avería gruesa (*general average*), en donde debido a las características y riesgos propios del transporte marítimo, en caso de que hubiese necesidad de realizar un sacrificio de la carga o del buque (aventura marítima), este sacrificio debía ser resarcido por la contribución de todos.

Es durante la Edad Media, cuando se puede apreciar que en Europa el derecho comienza a evolucionar de manera independiente en cada una de las regiones, que posteriormente se convertirían en los Estados que actualmente se conocen, uno de los ejemplos que tal evolución son las Tablas de Amalfi del siglo XI, que regulaban las prácticas marítimas de los comerciantes de esa ciudad italiana y que se volvió de aplicación común en el Mediterráneo; así como las normas que rigieron a la Liga Hanseática, una alianza marítima y comercial que unió a diversas ciudades de los Mares del Norte y Báltico, originada en el siglo XIV. (Ahumada, 2004).

Este periodo histórico, concluye en el siglo XV con la caída de Constantinopla, el renacimiento y los descubrimientos geográficos de naciones marítimas como España, los Países Bajos y Portugal, marcando el inicio de la Edad Moderna, la cual trajo consigo nuevos avances, en la política, la civilización, la cultura, las leyes y por consecuencia en el derecho del mar y el derecho marítimo.

- Edad Moderna

Esta época inicia con los descubrimientos geográficos a raíz de la necesidad que tuvieron los países europeos de encontrar nuevas rutas comerciales hacia el oriente tras la caída de Constantinopla en 1453 y concluye con el estallido de la Revolución francesa en 1789. En este período, naciones como los reinos de la Península Ibérica, que posteriormente constituirían el Estado español, el Reino de los Países Bajos y Portugal, iniciarían una expansión comercial y después política, que traería consigo la colonización de América.

Merecen especial mención las legislaciones marítimas españolas, tales como el Consulado del Mar del siglo XV, así como las ordenanzas de Bilbao del siglo XVIII, las cuales, debido a los constantes cambios de régimen político e intervenciones extranjeras en México, fueron aplicadas por los jueces de la Nueva España desde el periodo colonial hasta aproximadamente 50 años después de la consumación de la Independencia nacional el 27 de septiembre de 1821.

El siglo XVII es testigo de cómo se confrontaron dos posturas teóricas respecto del aprovechamiento de los mares; por un lado, el internacionalista Hugo Grocio, publicó en su obra *Mare Liberum* (libertad de los mares) (1609) que los mares no pueden ser apropiados por ningún Estado, sino que eran susceptibles de ser utilizados y explotados por toda la comunidad internacional. Esta postura con la que Grocio defendiera los intereses de la Compañía de las Indias Orientales de los Países Bajos, fue controvertida por el inglés John Selden, quien al representar los intereses de potencias coloniales como Inglaterra, sostenía que los mares eran susceptibles de ser apropiados y explotados exclusivamente por un solo Estado ya que sus recursos no eran ilimitados, es decir, que el mar podía estar cerrado a la navegación y aprovechamiento de la comunidad internacional. (Salgado, 2012).

Hoy se puede observar cómo ambas teorías existen en el derecho vigente, en figuras como la libertad de los mares y el paso inocente, pero también el *mare clausum* (mar cerrado) persiste para el régimen de las aguas interiores a las cuales los Estados se encuentran facultados a controlar el acceso de buques extranjeros.

En este periodo histórico surge la siguiente interrogante ¿Hasta dónde los Estados pueden ejercer su dominio en los mares? A esta pregunta el holandés Cornelius Van Bynkershoek en el año 1702, respondió que el dominio de un Estado sobre los mares, llega hasta donde alcanza su control efectivo del mismo, es decir, su posibilidad de defenderlo y ejercer su imperio, el cual consistía en el alcance que tenía un cañón emplazado en la costa, que en aquella época cubría una distancia de tres millas náuticas, aproximadamente cinco kilómetros y medio; esta noción fue aplicada por costumbre internacional hasta 1982, cuando en la CONVEMAR se determinó que el Mar Territorial tiene una anchura de hasta 12 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base.

En la edad moderna, con el final del feudalismo, se empiezan a consolidar los Estados-nación, es por ello que en la Francia del Rey Luis XIV en 1681, se expiden las Ordenanzas de Colbert, las cuales compilaron la legislación marítima francesa, reafirmando el carácter mercantil de los contratos relacionados con el mar y la explotación de embarcaciones.

- Edad contemporánea

El Código de Comercio de 1807, expedido durante el régimen del emperador Napoleón Bonaparte, en la obra legislativa de su régimen, a saber el Código Civil de 1804, Código de Comercio de 1807 y Código Penal de 1810, defendió los principios de la razón y de la exacta aplicación de la ley a todos los ciudadanos por igual, es por ello que si bien, la *grande armée* (el gran ejército) fue definitivamente derrotada en 1815 en Waterloo, los principios de la separación de poderes, de los derechos del hombre y del ciudadano y la exegesis legislativa francesa, sobrevivieron en los códigos arriba mencionados, y se impregnaron definitivamente en los países invadidos por los ejércitos franceses. (Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2005).

España y sus colonias no pudieron escapar a esta influencia liberalizadora, por lo cual, en la década de 1820, después de la consumación de varias luchas independentistas en Latinoamérica, los códigos franceses influenciaron en gran medida a las legislaciones, tanto de la antigua metrópoli como a los nuevos países, entre ellos México.

En este punto, es pertinente hacer mención de tres personajes que, según el Doctor Salgado y Salgado (2012), marcaron profundamente el derecho marítimo mexicano en el siglo XIX, independientemente de la apreciación subjetiva que se pueda tener de su vida y obra acorde a las diversas corrientes historiográficas, estos personajes fueron, el Presidente y General Antonio López de Santa Anna, el emperador Maximiliano I de México y el Presidente y General Porfirio Díaz Mori. (Salgado, 2012).

El primero de estos controvertidos personajes, el General Santa Anna, conocido por ser once veces Presidente de México y por sus cambios de orientación política, contribuyó al derecho marítimo nacional ya que en el período presidencial de 1854, fue expedido el primer proyecto del Código de Comercio, conocido también como “Código Lares”, en honor al ministro de Justicia de la época, Teodosio Lares; sin embargo, debido a la inestabilidad política de aquellos tiempos, este código no tuvo aplicación en todo el país. (Salgado, 2012).

El siguiente personaje, Don Fernando José María de Habsburgo-Lorena, mejor conocido como Maximiliano I de México, en el ámbito del derecho marítimo estableció dentro de las disposiciones del Estatuto Provisional del Imperio de 1865 la división de las autoridades marítimas del país, entre prefecturas marítimas y capitanías de puerto; las primeras con la obligación de la marina y la justicia marítima, y las segundas para la ejecución de reglamentos marítimos del comercio y de la navegación. Asimismo, de los diversos decretos imperiales de la época se observa que el Segundo Imperio Mexicano tuvo una fuerte preocupación por la llamada Armada Imperial, el comercio marítimo y las aduanas marítimas. (Salgado, 2012).

Por último, durante el gobierno del General Porfirio Díaz Morí, es en el periodo en que el país encuentra, por primera vez, una estabilidad política tal que permitió un desarrollo económico siguiendo las políticas de corte liberal. Dentro de las aportaciones que se dieron al derecho y el ámbito marítimo en México durante su mandato se expidieron los códigos de comercio de 1884 y el de 1890 actualmente en vigor, aunado a lo anterior, se fundó la Escuela Naval Militar en 1897 y se inauguraron las obras del puerto artificial de Veracruz en 1902, esto como parte del extenso desarrollo de la infraestructura que hubo en este periodo. (Salgado, 2012).

Es así, como el derecho marítimo llega al siglo XX y en el ámbito internacional tiene dos momentos históricos sumamente importantes.

Uno de ellos al término de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), el más sangriento conflicto bélico visto por la humanidad hasta ese entonces, tras el que se fundó la Sociedad de Naciones, el organismo predecesor de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), bajo los auspicios del cual se llevó a cabo la conferencia de la Haya de 1930 para la codificación del derecho internacional del mar, en la que se abordaron temas relevantes para el derecho del mar como la nacionalidad de los buques, las aguas territoriales y la responsabilidad estatal por los daños causados en su territorio a las personas y los bienes de los extranjeros;

sin embargo, sus disposiciones nunca entraron en vigor, debido a que pocos años después iniciaría la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) marcando con esto el fracaso de la sociedad de naciones.

Después de 1945, la historia de la humanidad, la del derecho internacional y por tanto el derecho del mar y el derecho marítimo, se verían sumamente influenciadas con la fundación de la ONU, la cual se identifica como una organización internacional en donde se discuten los asuntos más relevantes de la humanidad, tales como el derecho internacional, el cambio climático, la paz mundial, los derechos humanos y cuestiones de alimentación, entre otros. Actualmente tiene 193 Estados miembros que aceptaron conducirse bajo las disposiciones de la Carta de este organismo.

La ONU cuenta entre sus órganos con una Asamblea General y un Consejo Económico Social, mismo que coordina las labores de los diversos organismos especializados de la ONU, entre ellos la Organización Marítima Internacional (OMI), así como con el Consejo de Seguridad que es el órgano encargado de determinar las medidas procedentes en caso de quebrantamiento de la paz, amenazas o actos de agresión que se susciten entre los Estados.

Al adoptarse la Carta de la ONU, se adopta también ECIJ, el cual determina el funcionamiento de la Corte Internacional de Justicia, órgano jurisdiccional que tiene gran relevancia para las cuestiones de derecho del mar, ya que sus resoluciones han influenciado la formación de las disposiciones de los tratados internacionales en esta materia. Como ejemplos de lo anterior, es posible citar figuras como: las líneas de base⁸, la navegación por estrechos internacionales⁹, el derecho de paso¹⁰, la plataforma continental y su delimitación¹¹, la relación auténtica¹², entre otras.

En el año de 1948, se adopta el Convenio Constitutivo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la cual cambio de denominación en 1982, por su actual nombre como OMI; en este organismo especializado, que hoy cuenta con 174 Estados miembros, ha sido el encargado de regular los aspectos más importantes de la navegación marítima, tales como la seguridad marítima, la prevención de la contaminación del medio ambiente marino por los buques, la indemnización y la responsabilidad civil. Este cometido se lleva a cabo a través de la adopción de más de 50 convenios, cientos de códigos y más de 1,000 recomendaciones. (OMI, 2019).

8 Caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas, Reino Unido vs Noruega [1951].

9 Caso del Estrecho de Corfú, Reino Unido vs Albania [1949].

10 Caso de Derecho de Paso, Portugal vs India [1960].

11 Casos de la Plataforma Continental del Mar del Norte República Federal Alemana vs Dinamarca y República Federal Alemana vs Países Bajos [1969].

12 Caso Nottebohm [1955].

La OMI ha fomentado el establecimiento de un régimen internacional que mejore las condiciones de seguridad para la navegación por mar, cabe mencionar que dichos instrumentos internacionales tienen un proceso de adaptación constante de acuerdo con los sucesos más relevantes de la navegación marítima, principalmente los accidentes, los cuales, además de las trágicas consecuencias en la pérdida de vidas humanas, lesiones, contaminación del medio ambiente marino y daño patrimonial, traen consigo lecciones aprendidas que la comunidad marítima internacional incorpora a través de la OMI al derecho marítimo internacional, por lo cual se corrobora el carácter dinámico de esta rama del derecho que exige su adecuada implantación y constituye un reto permanente para sus Estados miembros.

En cuanto a los tratados internacionales, en el año de 1958 en Ginebra, Suiza, se llevó a cabo la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, misma que dio como resultado la adopción de cuatro convenios internacionales para regir los aspectos de mayor importancia para el derecho del mar, estos convenios fueron: la Convención sobre la Alta Mar, la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, la Convención de la Plataforma Continental y la Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de Altamar; sin embargo, estas conferencias no determinaron algunos aspectos importantes como la anchura del Mar Territorial y un régimen para el aprovechamiento de recursos pesqueros en las aguas bajo la jurisdicción estatal.

A consecuencia de lo anterior, en 1960, nuevamente la ONU trató de continuar perfeccionando el derecho del mar mediante la Celebración de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas; empero, esta conferencia internacional puede calificarse como un rotundo fracaso ya que no logró alcanzar ninguno de los objetivos propuestos.

A lo anterior se debe considerar que, actualmente, uno de los factores más importantes que determinan la evolución de las normas jurídicas es el desarrollo de la tecnología. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA, por sus siglas en inglés) proporciona un claro ejemplo de esto, cuando refiere que, en la segunda mitad del siglo XX, se descubrieron valiosos minerales en los fondos y el subsuelo marino 'fuera de la jurisdicción nacional', tales como el hierro, cobre, níquel, cobalto (ISA, 2019), mismos que se encuentran a grandes profundidades. Estos minerales revisten una gran importancia para las industrias aeronáutica, aeroespacial y de telecomunicaciones, entre otras y, por ende, para los intereses geopolíticos de todos los países del mundo.

Por lo que, se considera como una consecuencia lógica, que algunos países hayan observado estos recursos como res *nullius* (entes sin dueño) y que, por

tanto, pudieran ser apropiados por cualquier país o persona. Esta situación podría presentarse ante la ausencia de una regulación internacional y pudo haber sido el catalizador de un nuevo conflicto a escala global, en especial, entre los países tecnológica y militarmente desarrollados, con la capacidad de explotar esos recursos. Asimismo, considerando las tensiones que se generaron desde el final de la Segunda Guerra Mundial entre los bloques capitalista, liderado por los Estados Unidos de América (EUA) y el bloque socialista, liderado por la Ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), es posible sostener que la CONVEMAR, además de ser mundialmente conocida como 'la Constitución de los Mares', es también el tratado de paz más importante en la actualidad.

Ante la situación descrita en el párrafo anterior, en noviembre de 1967, el diplomático Maltés Arvid Pardo, hizo patente ante la Asamblea General de la ONU, la necesidad de contar con un régimen internacional para que los recursos de los fondos y el subsuelo marino fuesen considerados como patrimonio común de la humanidad, esto hizo que la Asamblea General, mediante diversas resoluciones decidiera, primeramente, investigar los usos pacíficos que se le podían dar a estos recursos¹³, después establecer mecanismos de cooperación para el aprovechamiento de los mismos¹⁴ y finalmente, en 1970, llamar a todos los países del mundo a una nueva conferencia en donde se decidieran los puntos más importantes del derecho del mar¹⁵, esto gracias a la importante contribución del embajador Pardo.

Es así que, de 1973 a 1982 más de 100 países inician la negociación de un nuevo tratado que regulara, de manera global, todas las cuestiones del derecho del mar para llegar finalmente al 10 de diciembre de 1982 cuando se adopta la CONVEMAR, que contiene 320 artículos, 17 partes y 9 anexos a los que se incorporaron posteriormente dos acuerdos de implementación, con ello se regulan todos los aspectos relevantes para el aprovechamiento del mar, las zonas marítimas, entre los que destacan:

1. Un Mar Territorial de hasta doce millas náuticas de extensión, donde existe una soberanía plena por parte del Estado ribereño, con la única limitante de reconocer el derecho del paso inocente.
2. Una zona contigua, en donde el Estado ribereño puede hacer valer sus reglamentos en materias específicas (aduanera, fiscal, inmigración o sanitaria).

13 Resolución 2340 (XXII) de la Asamblea General de la ONU, adoptada el día 18 de diciembre de 1967.

14 Resolución 2467 (XXIII) de la Asamblea General de la ONU, adoptada el día 21 de diciembre de 1968.

15 Resolución 2750 (XXV) de la Asamblea General de la ONU, adoptada el día 17 de diciembre de 1970.

3. La ZEE, con derechos de soberanía, para la explotación de los recursos vivos y no vivos, estableciendo también la jurisdicción del Estado ribereño, sobre la investigación científica marina, el aprovechamiento sus recursos pesqueros y la protección del medio ambiente marino.
4. Derechos de los Estados sin litoral.
5. Métodos para la delimitación de la plataforma continental y la plataforma continental extendida.
6. Obligaciones de combatir conductas ilícitas, como la piratería, el tráfico de personas y el tráfico ilícito de estupefacientes.
7. Nacionalidad de los buques, la relación autentica que debe existir en entre el Estado de pabellón y los buques de su nacionalidad, las obligaciones de los Estados de pabellón y la cooperación que debe existir entre los diversos Estados.
8. Diferentes mecanismos de solución pacífica controversias.

De acuerdo con la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de la ONU (DOALOS, por sus siglas en inglés), La CONVEMAR entró en vigor a nivel internacional el 16 de noviembre de 1994, 12 meses después de la ratificación por parte del Estado número 60 y con ello, también entraron en funciones tres órganos internacionales con el fin de hacer valer sus disposiciones; estos órganos son: la Comisión de Límites de la Plataforma Continental la ONU (CLCS, por sus siglas en inglés), la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA, por sus siglas en inglés) y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (ITLOS, por sus siglas en inglés) (DOALOS, 2019).

Actualmente 168 países son parte de la CONVEMAR (DOALOS, 2019) y debido a que sus disposiciones han contado con gran aceptación y uniformidad en la práctica común entre los Estados, y como se tiene la plena convicción de que son jurídicamente obligatorias, es de concluirse que pueden ser invocadas como costumbre internacional ante los Estados que aún no son parte.

Para finalizar este recorrido por la historia del derecho del mar, se debe mencionar que ahora algunos de los retos para el derecho internacional del mar se encuentran en aspectos como los derechos humanos en la CONVEMAR, reglamentación de las actividades de prospección, exploración y explotación de los recursos de La Zona, biodiversidad marina fuera de la jurisdicción nacional, así como la migración internacional.

México y el derecho del mar

Después de tratar la historia del derecho del mar, se llega el momento de comprender una serie de conceptos básicos relacionados con esta rama del

derecho, entre los conceptos que se abordarán en este apartado se encuentran las siguientes: definiciones, fuentes del derecho del mar, así como una breve explicación del régimen de las zonas marítimas de la CONVEMAR.

• Definiciones

El derecho, como un conjunto de normas, es indivisible, ya que la conducta del hombre en sociedad, se encuentra regulada en diversos cuerpos normativos, para efectos académicos se realiza la división del derecho en categorías como derecho público y derecho privado, definiendo el primero en materias, como el constitucional, penal y el administrativo por la relación de supra-subordinación entre el Estado y el individuo, mientras que a la segunda categoría corresponden materias como el derecho civil y el mercantil, por que regulan relaciones eminentemente de coordinación entre particulares.

En el caso del derecho marítimo, no es posible encuadrarlo en una de estas dos clasificaciones, ya que dentro de sus disposiciones se encuentran normas de carácter eminentemente público como lo son las zonas marítimas, también se observan relaciones de derecho privado como los contratos de utilización de embarcaciones.

En ese sentido, el profesor Norman Augusto Martínez Gutiérrez (2014), catedrático del Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI (IMLI, por sus siglas en inglés), refiere que el derecho marítimo internacional, es una rama del derecho internacional (IMLI, 2014), del mismo modo menciona que ha sido la tendencia internacional el dividir el derecho marítimo internacional en dos ramas:

1. Derecho del mar (*Law of the Sea*). En el que regula la parte pública del derecho marítimo internacional, como las zonas marítimas, ya sea que estas se encuentren bajo la soberanía o jurisdicción de los Estados o más allá de ellas, así como los derechos y obligaciones que los Estados tienen en relación con dichas zonas marítimas.
2. Derecho marítimo (*Shipping Law, Admiralty Law*). Es el que regula la parte privada de la navegación, como contratos de transporte marítimo de mercancías, contratos de utilización de embarcaciones como fletamentos y conocimientos de embarque, así como instituciones como el salvamento, la limitación de responsabilidad en reclamaciones de derecho marítimo, así como aspectos específicos de la navegación como la seguridad marítima, la protección marítima y la prevención de contaminación del medio ambiente marino. (IMLI, 2014).

Existen autores que realizan diferentes clasificaciones del derecho marítimo internacional como derecho del mar o el derecho marítimo y

derecho de la navegación: sin embargo, para efectos de este trabajo se adopta la clasificación con la que este cuerpo normativo se enseña en el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV)¹⁶, la cual es derecho del mar, tal como ya se definió líneas arriba y en donde se define el derecho marítimo como las normas que regulan aspectos fundamentales de la navegación marítima contemplados en los instrumentos internacionales de la OMI y el derecho comercial marítimo, en el cual se norman las relaciones mercantiles que se originan con motivo de la explotación comercial de los buques.

Figura 1: División del derecho marítimo internacional.



Fuente: Elaboración propia.

Fuentes del Derecho del Mar

El derecho, como toda creación humana, tiene su origen en satisfacer necesidades, en el caso de la norma jurídica, es la necesidad que radica en proteger diversos bienes, tales como la vida, la libertad, el patrimonio o el comercio, para garantizar una sana convivencia; el derecho en general tiene tres clases de fuentes: reales, históricas y formales.

En el caso del derecho internacional moderno, sus fuentes se encuentran el artículo 38 del ECIJ, el cual señala que dicho organismo internacional utilizará para resolver las controversias sometidas a su jurisdicción lo siguiente:

- a) Los tratados internacionales. Que según como los define la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados (CVDT) son acuerdos que se celebran entre Estados y organizaciones internacionales, los cuales deben constar por escrito y ser firmados por funcionarios con plenos poderes para ello. Los tratados internacionales pueden ser bilaterales, regionales y universales, según el número de Estados parte que lo suscriban (CVDT, 1969).

¹⁶ Según el plan de estudios vigente de la Especialidad en derecho marítimo del CESNAV.

b) La Costumbre Internacional. La cual tiene dos elementos, uno material u objetivo, consistente en una práctica reiterada que se lleva por los Estados y uno subjetivo o psicológico, en el cual dicha práctica debe ser considerada como obligatoria por la ley (*Opinio Iuris*). La Comisión de Derecho Internacional de la ONU (CDI-ONU), en sus conclusiones sobre identificación de derecho consuetudinario internacional del año 2018, refiere lo siguiente, respecto a la costumbre internacional:

- Es necesario que exista evidencia clara de ambos elementos que constituyen la costumbre.
- La práctica debe ser en las funciones del Estado, ya sea legislativas, ejecutivas o judiciales.
- Esta práctica puede ser en forma de declaraciones o por escrito, es decir las declaraciones de jefes de Estado, embajadores adscritos en el país específico con el cual se trate un asunto relevante, así como de los jefes de misión en un organismo internacional o las declaraciones en una conferencia internacional, tienen valor jurídico y pueden ser considerados como evidencia de costumbre internacional.
- La práctica debe ser representativa o consistente, es decir, ininterrumpida, no objetada y llevada a cabo por varios Estados, para llenar un vacío en la ley.
- El elemento psicológico se puede evidenciar por medio de la correspondencia oficial, resoluciones de los organismos jurisdiccionales de mayor jerarquía de los Estados, los cuales reafirman que la práctica es considerada como legal y necesaria.
- Las reglas de costumbre internacional, pueden crear nuevas normas en los tratados internacionales.
- La costumbre puede ser válida en los ámbitos regional y mundial, dependiendo del alcance de la práctica.

Se pueden mencionar dos ejemplos de cómo la costumbre internacional ha influenciado el desarrollo de los tratados internacionales en materia del Derecho del Mar, la Proclama Truman; sobre los recursos de la plataforma continental en 1945, en la cual el Gobierno de los Estados Unidos de América declaró su dominio y control sobre los recursos de la plataforma continental adyacentes a sus costas y refiere que los conflictos de delimitación de estos recursos que pudieran surgir entre dicho país y un Estado adyacente, se resolverían conforme a principios de equidad entre la Unión Americana y el país interesado.(Tanaka, 2015).

Esta declaración generó una serie de manifestaciones homólogas entre varios países, entre ellos México, el cual, semanas después, bajo el mandato del Presidente Ávila Camacho realizaría una proclama similar, reivindicando los recursos de la plataforma continental, esta serie de declaraciones crearon la necesidad de que la plataforma continental y su aprovechamiento fueran reguladas por primera vez en el Derecho Internacional en las convenciones de Ginebra de 1958.

Otro punto importante fue que durante las negociaciones de la CONVEMAR entre 1973-1982, se trató la necesidad de crear una Zona Económica Exclusiva y, por lo tanto, al existir declaraciones de representantes a nivel mundial respecto de la necesidad y legalidad de esta figura, algunos países como México, declararon una Zona Económica Exclusiva aun antes de que se adoptará la CONVEMAR.

Asimismo, la única forma de que un Estado, no sea vinculado por la costumbre internacional, radica en que manifieste su objeción, persistente y reiterada, a dicha práctica, como es el caso de la República Argentina que en la primera disposición transitoria de su constitución manifiesta su soberanía sobre las Islas Malvinas y las extensiones marítimas que, por Derecho Internacional, le pudieran corresponder, manifestando así expresamente su oposición a cualquier forma de costumbre internacional que pudiera surgir respecto a la aceptación del dominio británico sobre aquellas islas.

- c). Los principios generales del derecho, los cuales se pueden considerar como principios que guían a todo sistema jurídico independientemente de su contexto histórico, estos axiomas, que se utilizan a falta de una disposición expresa en la ley escrita o de una costumbre internacional, se pueden encontrar desde el derecho romano en reglas como la igualdad de los Estados, el principio de que la buena fe se presume (*bona fides praesumitur*), así como de aquel que afirma está obligado a probar (*actoris onus probandi*), las cuales orientan el principio del juzgador internacional a la hora de resolver una controversia.
- d). Las decisiones de los organismos jurisdiccionales internacionales como medio subsidiario para decidir el Derecho Internacional. Como ya se dijo, las decisiones de organismos internacionales como la Corte Internacional de Justicia o el Tribunal Internacional de Derecho del Mar, tienen efectos vinculantes únicamente entre las partes del conflicto en cita; sin embargo, la forma en que se resuelve una controversia internacional, puede influenciar la adopción de nuevas normas de Derecho Internacional, en el caso de resoluciones de la Corte Internacional de Justicia.

Los ejemplos son numerosos, pero para ilustrar uno de ellos se elige invocar el caso del Reino Unido en contra del Reino de Noruega (1951), en el cual el Reino Unido manifestó su oposición, a como el Reino de Noruega, trazaba sus líneas de base mediante el Real Decreto de 1935, recordando que la costa noruega se encuentra bordeada por islas, por lo cual dicho país nórdico trazaba sus líneas de base a partir de los bordes de dichas islas, lo que en la opinión del Reino Unido lo privaba del derecho de aprovechar ciertas zonas de pesca.

La corte resolvió que el método de trazados de líneas de base era correcto, lo cual se adoptó como parte de la Convención del Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958, así como de la CONVEMAR.

Por último, las enseñanzas de los publicistas más calificados a nivel mundial pueden orientar el criterio y la formulación de normas jurídicas, pero esta fuente es únicamente supletoria, ya que independientemente de la calidad y prestigio de la institución académica en donde se realiza el estudio, la opinión de cualquier investigador del derecho siempre tendrá un margen de subjetividad de acuerdo a sus circunstancias personales y académicas.

Breve descripción del régimen de la CONVEMAR para las zonas marítimas

En este punto, resulta necesario hacer una descripción elemental de cómo son reguladas las zonas marítimas dentro y fuera de la jurisdicción o soberanía de los Estados según la CONVEMAR, misma que no pretende ser exhaustiva debido al alcance de esta obra, la cual tiene como finalidad vincular la CONVEMAR con las Zonas Marinas Mexicanas¹⁷.

La CONVEMAR, inicia su articulado definiendo conceptos de vital importancia como la zona, la contaminación marina, los vertimientos, lo cual da una idea de su carácter innovador para proteger el medio ambiente marino y reglamentar el aprovechamiento de los recursos de la zona como 'patrimonio común de la humanidad'.

Posteriormente determina el trazado de líneas de base¹⁸ estas líneas definen la anchura de las zonas marítimas y, por tanto, hasta donde pueden los Estados ejercer su soberanía plena o su jurisdicción sobre sus recursos, con la importancia económica y política que esto conlleva. Entre estas disposiciones se encuentran las reglas particulares para trazar estas líneas de base dependiendo de la formación de la costa, así como la presencia de islas, radas y elevaciones en bajamar.

¹⁷ En la legislación nacional mexicana, las zonas marinas se describen en el artículo tercero de la Ley Federal del Mar.

¹⁸ Artículos 5 al 16.

Es debido a estas reglas, que se pueden definir las aguas interiores como aquellas comprendidas dentro de las líneas de base, a este respecto es importante hacer notar que al definir este concepto, la CONVEMAR no especifica que cuerpos acuáticos están comprendidos dentro de esta definición, por lo cual, teniendo en cuenta la máxima jurídica de que 'donde la ley no distingue, no cabe hacer distinción', se concluye que en este régimen se encuentran todas las aguas que se encuentren comprendidas en citadas líneas, están bajo la soberanía del Estado ribereño. Sobre las aguas interiores, resulta pertinente comentar que representan con respecto a esta zona marina, la teoría del mar cerrado sigue viva.

Figura 2: División de los océanos según la CONVEMAR.



Fuente: Elaboración propia con base en la CONVEMAR.

En los artículos que tratan acerca de las líneas de base, se encuentra el artículo 10, define a las bahías y establece que, por regla general, la totalidad de sus aguas estarán comprendidas bajo el régimen de aguas interiores, excepto cuando la apertura de la bahía sea superior a 24 millas náuticas. Sin embargo, la propia CONVEMAR, establece una excepción al régimen general de las bahías, las cuales son las bahías históricas, mismas que no se encuentran definidas dentro del cuerpo de citado tratado internacional. Las bahías históricas revisten gran importancia, porque sus aguas pueden ser consideradas aguas interiores, independientemente de su extensión territorial, lo que permite al Estado ribereño contar con grandes extensiones de agua, sujetas a su soberanía, en donde no existe el derecho de paso inocente y dentro de las cuales puede controlar el acceso según las reglas del Derecho Internacional.

Durante la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1958, se trató de definir las bahías históricas y se

pusieron de manifiesto elementos comunes según la opinión de juristas de diversos países del mundo, entre dichos elementos destacan: el constante dominio y ocupación de un Estado, la vinculación con la costa y el aprovechamiento de sus recursos a lo largo del tiempo.

Sobre este particular, es necesario destacar que, en México, se ha comentado mucho acerca de la pertinencia de darle a las aguas del Golfo de California el estatus legal de aguas interiores, lo cual constituiría, sin duda, un avance para el Estado mexicano debido a la extensión, riqueza económica y biodiversidad que se encuentra en estas aguas, que también garantiza la soberanía sobre la explotación de sus recursos y la aplicabilidad de sus leyes para la preservación del medio ambiente marino.

Lo anterior se podría lograr mediante una reforma constitucional, en la cual se declaren estas aguas como parte del territorio nacional y una vez realizada citada reforma, que la Secretaría de Marina realice las nuevas cartas náuticas con esta modificación y sean comunicadas al Secretario General de la ONU¹⁹.

Al tratar sobre el Mar Territorial, además de definir su anchura de un máximo de 12 millas náuticas, la CONVEMAR establece el concepto de paso inocente, que se puede entender como el derecho que tienen los buques de todas las nacionalidades de cruzar el Mar Territorial de un Estado de una manera rápida y continua, sin intentar penetrar en las aguas interiores o hacer escala en una instalación portuaria.

La CONVEMAR también señala un equilibrio de derechos y obligaciones, en el caso del Mar Territorial, establece la obligación que tienen los Estados de respetar el derecho de paso inocente descrito en sus artículos 17, 18, 19, 20 y 21 de abstenerse de realizar discriminaciones de hecho y de derecho para el ejercicio de esta prerrogativa, pero también establece el derecho del Estado ribereño de establecer los reglamentos necesarios para el ejercicio de este derecho. Asimismo, en el artículo 25 se suscribe una disposición que se puede considerar como el fundamento jurídico del Estado rector del puerto (aunque no lo alude explícitamente), ya que le da la facultad al Estado ribereño de prohibir todo paso que no sea inocente, establecer los requisitos de admisión a sus aguas interiores y suspender temporalmente el paso inocente en zonas determinadas de su Mar Territorial. (CONVEMAR, 1982).

En esta parte, también se establecen los casos en los que es aplicable la jurisdicción penal y civil del Estado ribereño, las cuales aplican

¹⁹ De conformidad con el artículo 30, fracción XI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Secretaría de Marina, es la autoridad encargada de organizar el archivo de cartas marítimas.

como casos de excepción en las condiciones que la misma CONVEMAR describe y las inmunidades que gozan los buques de guerra, así como los buques de Estado dedicados a fines no comerciales.

Es necesario recordar que el cúmulo de derechos que tiene el Estado Ribereño en la ZEE, se encuentran también comprendidos dentro de los Derechos que el Estado Ribereño tiene en el Mar Territorial y las Aguas Interiores.

En cuanto a la zona contigua, la regulación es breve y otorga derechos al Estado ribereño para hacer valer sus reglamentos en materia fiscal, sanitaria, aduanera y de migración, esta zona, puede tener una anchura de un máximo de 12 millas náuticas a partir del Mar Territorial, asimismo, esta zona no es otorgada a los Estados *ipso facto* y *ab initio* (inmediatamente y por el solo hecho de ser Estados), sino que debe ser reclamada y delimitada por cada Estado, dándole a su reclamo la debida publicidad.

En la parte III se regula el paso por los estrechos internacionales, un estrecho puede ser definido como una “angostura por donde se comunican dos mares entre grandes porciones de tierra” (SCT, 2014)²⁰, esta parte especifica su ámbito de aplicación los estrechos que comunican parte de la altamar o de una ZEE, con otra parte de la altamar o de otra ZEE. Asimismo, se regula el derecho de paso en tránsito y establece sus modalidades, indicando que el paso debe ser continuo, rápido, en modo normal y respetando en todo momento las leyes y reglamentos que al efecto establezcan los Estados ribereños. (CONVEMAR, 1982).

En México el estrecho internacional más importante es el estrecho de Yucatán, que separa la península del mismo nombre con la parte más Occidental de la República de Cuba.

En su parte IV la CONVEMAR regula los Estados Archipelágicos, que obedece al surgimiento de nuevos Estados compuestos por una o más islas, sobre todo en el Océano Pacífico. En esta parte se regulan las bases del trazado de las líneas de base archipelágicas, así como la delimitación de zonas marítimas a partir de dichas líneas y las modalidades del paso a través de las aguas archipelágicas. (CONVEMAR, 1982).

El caso de la Zona Económica Exclusiva es de especial interés para México, ya que además de haber declarado esta zona marítima antes de que se firmara la CONVEMAR mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del 6 de febrero de 1976, México cuenta

²⁰ Esta y otras definiciones en el ámbito marítimo-portuario, se pueden encontrar en la Norma Oficial Mexicana-002-SCT4-2013, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de marzo del 2014.

con una Zona Económica Exclusiva de casi tres millones de kilómetros cuadrados, dimensión que es superior a las de su superficie terrestre, por lo que su aprovechamiento económico es de vital importancia para la economía del país.

La CONVEMAR regula la ZEE en su parte V, donde comienza definiéndola como una zona adyacente al Mar Territorial en donde el Estado ribereño tiene derechos exclusivos para la explotación de los recursos vivos y no vivos, así como jurisdicción para la investigación científica marina, la construcción de instalaciones e islas artificiales y la protección del medio ambiente marino, misma que tendrá una anchura de hasta 200 millas náuticas a partir de las líneas de base de las cuales se mide el Mar Territorial. (CONVEMAR,1982).

El artículo 58 inciso 2 de la CONVEMAR explica que, en la ZEE, serán aplicables disposiciones de altamar, comprendidas en los artículos 88 al 115, los cuales abarcan una serie importante de aspectos del ejercicio del poder marítimo del Estado ribereño en esta zona marítima.

Dentro de los derechos y obligaciones señalados en el párrafo anterior, se pueden observar en primer lugar, los principios de uso pacífico, exclusión de soberanía y libertad de navegación, sobrevuelo y tendido de cables; así como la obligación de prestar auxilio , lo anterior a fin de reafirmar que en esta zona marítima, el Estado ribereño solo cuenta con los derechos de orden económico descritos en la propia convención y que los mecanismos para ejecutar sus leyes solo podrán ser llevados a cabo con este fin, tal y como lo describe el artículo 73, y de manera excepcional, para perseguir las conductas antisociales contra las cuales es aplicable la jurisdicción universal. (CONVEMAR, 1982).

En sus artículos 91 al 94 describe el derecho de cada Estado de dar su nacionalidad a los buques, estableciendo que cada buque solo puede tener una nacionalidad y señalando que debe existir una relación autentica entre el Estado y el buque. La CONVEMAR no define el concepto de 'relación autentica', pero describe que debe existir un control efectivo en todos los aspectos técnicos, administrativos y sociales por parte del Estado de pabellón, cuya misión es que los buques de su nacionalidad cumplan con todas las disposiciones nacionales e internacionales que les resulten aplicables. (CONVEMAR, 1982).

Del mismo modo, el artículo 94 establece un catálogo de obligaciones generales para los Estados de pabellón, entre las que destacan llevar un registro de los buques, verificar las condiciones de seguridad marítima, así como la capacitación y condiciones de la gente de

mar, aunado a la obligación que tienen todos los Estados Parte de notificar al Estado pabellón del buque, cualquier falta de control que detecten en un buque de su nacionalidad, a fin de que implemente las investigaciones y acciones correspondientes y reafirmar la jurisdicción del Estado pabellón como la única jurisdicción en altamar para los accidentes marítimos, sin perjuicio de que se puedan celebrar convenios de colaboración para investigar estos sucesos y siniestros. (CONVEMAR, 1982).

A este respecto es importante recalcar que la única jurisdicción en altamar, para cuestiones penales, salvo los casos detallados en la propia CONVEMAR, es la del Estado de pabellón, la cual resulta también aplicable en la Zona Económica Exclusiva, con la excepción de aquella para proteger los derechos económicos, en especial la pesca.

Además del derecho de construir islas artificiales e instalaciones en la ZEE, el Derecho Económico por excelencia concedido al Estado ribereño, es la pesca, el cual se encuentra ampliamente reglamentado dentro de la parte V.

Esta reglamentación comienza con el deber del Estado ribereño de establecer un máximo de captura sustentable, a fin de evitar la sobre explotación de los recursos pesqueros, esto en el artículo 61; del mismo modo las condiciones para su utilización (artículo 62), en donde otorga al Estado ribereño la atribución de celebrar convenios en materia de pesca, en el caso de existir excedentes. Asimismo, señala que el Estado ribereño tiene la atribución de otorgar licencias de pesca, especies que pueden capturarse, junto con las edades de los mismos, temporalidad de la pesca, y capacitación de las tripulaciones de buques pesqueros, entre otros rubros. (CONVEMAR, 1982).

La CONVEMAR regula de manera específica la cooperación que debe existir entre los Estados para el aprovechamiento y conservación de diversas especies altamente migratorias, catádromas y anádromas, siendo de especial relevancia que a las especies sedentarias que no pueden desplazarse, sino en constante contacto con el suelo, se les considera como recursos vivos de la plataforma continental y no de la ZEE. (CONVEMAR, 1982).

Del mismo modo señala las condiciones de participación de los Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa en la pesca y llama a la comunidad internacional a celebrar convenios para este fin, salvo en el caso de que la economía y la alimentación del Estado ribereño dependan abrumadoramente de la pesca.

Por último, la convención señala en su artículo 74 que la delimitación de la ZEE de Estados adyacentes deberá de realizarse conforme a los medios establecidos en el artículo 38 del ECIJ; sin embargo, en caso de controversia podrá llevarse a los medios pacíficos de solución de controversia detallados en la parte XV, es decir ante los órganos jurisdiccionales internacionales o los medios de composición descritos en la misma convención. Cada Estado deberá publicitar las cartas náuticas en las que se detallan las coordenadas de su Zona Económica Exclusiva (artículo 75). (CONVEMAR, 1982).

Es innegable la influencia que tienen los recursos no renovables, como el petróleo y sus derivados, sin los cuales la economía moderna y una significativa parte del estilo de vida de nuestros días no existirían. Estos llamados ‘recursos no vivos’, yacen en el subsuelo del territorio de ciertos Estados, pero no sólo en el subsuelo continental, sino también en el subsuelo comprendido en la prolongación sumergida del Estado ribereño conocida como plataforma continental, la cual se reguló primero como costumbre internacional y posteriormente, en las Convenciones de Ginebra de 1958 y ahora en la parte VI de la CONVEMAR.

La CONVEMAR inicia la parte VI definiendo lo que es la plataforma continental, la cual en su artículo 76 define como:

“El lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su Mar Territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio, y hasta el borde exterior de su margen continental o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia”. (CONVEMAR, 1982).

De esta definición se desprende el primer supuesto para el trazado de la plataforma continental, la cual es el llamado ‘criterio de distancia’ en el que se toman como referencia las 200 millas náuticas, independientemente de la configuración del subsuelo; esto garantiza a cada Estado ribereño derechos sobre la plataforma continental. En el párrafo 4 del artículo 76, la CONVEMAR establece los métodos geológicos para determinar los puntos en donde inicia el trazado de la plataforma continental. (CONVEMAR, 1982).

De forma continua, en párrafo 5 del artículo 76 de la misma CONVEMAR, se proporcionan dos hipótesis alternativas para el trazado de la plataforma continental, una de ellas es una superficie de 100 millas náuticas a partir de la isobata²¹ de los 2,500 metros de profundidad, mientras que la otra

²¹ Puntos de igual profundidad en el océano.

establece que las condiciones naturales del subsuelo permitan que la plataforma continental se extienda más allá de la distancia de las 200 millas náuticas, fundando como límite para dicha extensión una distancia de 350 millas náuticas a partir de las líneas de base. (Tanaka, 2015).

Lo anterior se da, independientemente de que la configuración geológica de la plataforma continental de un Estado, se extienda más allá de las 350 millas náuticas. En caso de que un Estado, derivado de los estudios científicos que realice, concluya que cuenta con una plataforma continental extendida de más de 200 millas náuticas, deberá notificarlo a la CLCS, la cual se encuentra regulada por el Anexo II de la CONVEMAR, y que la define como un órgano que tiene como finalidad emitir recomendaciones sobre el trazado de la plataforma continental extendida, en cuyo caso, los Estados deberán remitirle toda la información con la que cuenten a fin de que dicha Comisión realice los procedimientos necesarios para su estudio y pueda proponer métodos para la delimitación de las plataformas continentales de Estados con costas adyacentes. (Tanaka, 2015).

Los Estados ribereños tienen la obligación de depositar ante el secretario general de la ONU las cartas e información de su plataforma continental, sin que esto afecte los derechos de otros Estados para manifestarse al respecto.

Aunado a lo anterior, el artículo 77, establece que el Estado ribereño tiene el derecho exclusivo e inalienable de explorar y explotar los recursos vivos y no vivos de la plataforma continental, que nadie podrá llevar a cabo el aprovechamiento de estos recursos sin su consentimiento y que el derecho a estos recursos es imprescriptible. En este mismo sentido, la CONVEMAR es explícita en señalar en su artículo 78, que independientemente de que se declare una plataforma continental extendida, no se afecta la condición jurídica de las aguas supra yacentes, por lo que no será posible declarar una extensión de la Zona Económica Exclusiva con fundamento en la extensión de la plataforma continental. (Tanaka, 2015).

En la parte VI de la CONVEMAR se determina que el Estado ribereño es el único que puede llevar a cabo perforaciones en la plataforma continental o, en su caso, autorizarlas y que está facultado para expedir los reglamentos para dicha explotación y para la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, así como, construir islas artificiales, instalaciones y estructuras, así como autorizar la investigación científica marina en la plataforma continental; sin embargo, también regula la libertad de tendido de cables en la misma. (CONVEMAR, 1982).

Es muy frecuente decir que a cada derecho corresponde una obligación, en ese tenor, el artículo 82 sostiene que los Estados que cuenten con una plataforma continental extendida deberán realizar contribuciones por la explotación de sitios mineros después del quinto año de explotación, las cuales iniciarán con un 1% del valor del volumen de producción en el sexto año, hasta llegar a un límite máximo del 7%, las cuales se realizarán por conducto de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, quien se encargará de llevar a cabo su distribución entre los Estados parte. (CONVEMAR, 1982).

Del mismo modo, en su artículo 83 se establecen los mecanismos del artículo 38 del EICJ para la delimitación de la plataforma continental y llama a los Estados a utilizar dichos medios, contemplados en la parte XV para la solución pacífica de controversias.

No se puede cerrar este apartado respecto a la plataforma continental sin referir, que México es un país que cuenta con una plataforma continental extendida en el Golfo de México, por lo que ha celebrado convenios internacionales con los Estados Unidos de América y la República de Cuba para la delimitación de la plataforma continental en los polígonos Occidental y Oriental del Golfo de México, siguiendo los procedimientos de esta convención.

Descripción del marco jurídico de implementación de la CONVEMAR en México

Como se especificó en apartados anteriores, una característica con la que cuentan todos los Estados, es un orden jurídico, para el caso de México, se tiene un país con tradición en Derecho Civil, con una legislación con tendencia codificadora, esto es, un orden que se basa en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (CPEUM, 2018).

En primer lugar, se encuentra la CPEUM, considerada la ley fundamental del sistema jurídico mexicano, la cual establece en su parte dogmática los derechos fundamentales que goza toda persona en el territorio mexicano, derechos que también aplican en las Zonas Marinas Mexicanas y los buques de nacionalidad mexicana en altamar, que comprende los artículos 1 al 29 y una parte orgánica que describe el funcionamiento de los poderes del Estado. En cuanto a las disposiciones constitucionales relacionadas con el Derecho del Mar podemos destacar las siguientes:

- El artículo 27, establece el dominio de la nación de los recursos de la plataforma continental, así como el dominio sobre las aguas interiores y los derechos de soberanía que se tienen sobre la Zona Económica Exclusiva, todo esto con arreglo al Derecho Internacional.

- El artículo 42, detalla las partes integrantes de la Federación y menciona las islas, cayos, arrecifes, Mar Territorial y aguas interiores, así como el espacio aéreo sobre el territorio nacional.
- El artículo 48, señala la competencia federal sobre las zonas marinas antes mencionadas.
- El artículo 73 fracción XIII, da al Congreso Federal la facultad de legislar en materia marítima.
- El artículo 89 fracción X, faculta al Poder Ejecutivo para dirigir la política exterior del país y celebrar tratados internacionales.
- El artículo 104 fracción IV, da al Poder Judicial de la Federación conocer sobre las controversias de Derecho Marítimo.
- El artículo 123 Fracción XXXI inciso b) párrafo 3, otorga a las autoridades laborales federales la responsabilidad de resolver controversias de los trabajadores marítimos.
- El artículo 133 le da a los tratados internacionales el carácter de Ley Suprema.

En el ámbito de los tratados internacionales, resulta indiscutible reafirmar que la CONVEMAR es el tratado por excelencia en lo relacionado con el Derecho del Mar; sin embargo, en su articulado refiere varias veces a las disposiciones de ‘la organización internacional competente’, como disposiciones a las que deberán de apegarse los Estados miembros en supuestos como la construcción de buques, la separación de tráfico marítimo, la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, es decir, expresa tácitamente la obligatoriedad de cumplimiento de los tratados internacionales de la OMI, lo que hace patente la vinculación existente entre el Derecho del Mar y el Derecho Marítimo y el carácter de los mismos como norma de interés público con jerarquía superior a las leyes federales, recordando a su vez el principio de *pacta sunt servanda* (los compromisos se hicieron para cumplirse).

Hablar de las leyes federales en materia de la implementación del Derecho Marítimo Internacional en México es una tarea imponente y exhaustiva, ya que numerosas disposiciones se remiten a los hechos ocurridos en el mar. Sin embargo, para efectos de este trabajo se da una visión general de las leyes y reglamentos más representativos que se relacionan con el Derecho del Mar y el aprovechamiento de las Zonas Marinas Mexicanas.

En este sentido, se tiene como inicio a la Ley Federal del Mar (LFMAR), que define y reglamenta las Zonas Marinas Mexicanas conforme al contenido de la CONVEMAR. Esta ley se publicó en el Diario Oficial de la Federación en 1986, y en diversas partes de su articulado, remite a las disposiciones reglamentarias aplicables, sin que hasta la fecha se haya publicado un reglamento de la citada ley. (LFMAR, 2016).

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), que determina las facultades de las secretarías de Estado que integran la Administración Pública de la Federación; en cuanto al área marítima, en sus artículos 30 y 36, esta ley define las atribuciones de la Secretaría de Marina (MARINA) y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) respectivamente, como las principales dependencias con mayores responsabilidades en el ámbito marítimo. (LOAPF, 2019).

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) y su reglamento, que es la ley marítima por excelencia en el ordenamiento jurídico mexicano, cada parte de su articulado remite a un compromiso internacional originado por un tratado en la materia, dicha ley regula la implantación de los tratados arriba mencionados en los rubros siguientes, entre otros:

1. En primer lugar, define las vías navegables bajo la jurisdicción del Estado mexicano, mismas que comprenden desde las aguas interiores hasta la ZEE. (LNCM, 2016).
2. Define las atribuciones de la MARINA y la SCT en materia marítima, para la implementación de los tratados de la OMI, en materia de seguridad marítima, protección marítima, prevención de la contaminación del medio ambiente marino, así como de responsabilidad civil e indemnización. (LNCM, 2016).
3. Reglamenta el comercio marítimo, así como los contratos de utilización de embarcaciones, transporte marítimo de pasajeros y de mercancías, remitiendo los tratados internacionales en vigor. (LNCM, 2016).
4. Regula importantes instituciones de Derecho Comercial Marítimo, como la limitación de responsabilidad civil en materia de reclamos marítimos, el salvamento, la avería gruesa, el pilotaje, remolque y el embargo preventivo de buques, remitiendo de igual modo a la normatividad internacional en la materia. (LNCM, 2016).
5. Regula la capacitación de las tripulaciones de buques y artefactos navales mexicanos, así como la obligación del Estado de velar por sus adecuadas condiciones laborales. (LNCM, 2016).
6. A fin de dotar de fuerza coercitiva sus disposiciones establecen un catálogo de faltas y sanciones en caso de incumplimiento para sus disposiciones. (LNCM, 2016).
7. Regula las obligaciones que debe cumplir el Estado mexicano en sus roles de Estado de pabellón y Estado rector del puerto. (LNCM, 2016).
8. Refleja las disposiciones constitucionales que le dan competencia a las autoridades federales de conocer acerca de los asuntos marítimos. (LNCM, 2016).

Otra Ley sumamente importante es la Ley de Puertos (LP) y su reglamento, la cual, entre otros rubros, establece lo siguiente:

1. Define el concepto de puertos, recintos portuarios, instalaciones y servicios portuarios. (LP, 2016).
2. Le otorga a la SCT el carácter de Autoridad Portuaria, para establecer las políticas de desarrollo portuario nacional. (LP, 2016).
3. La figura de las Administraciones Portuarias Integrales, las cuales son los titulares de derecho de concesión para la administración y operación de determinados puertos, mismos que operan bajo la supervisión y control de la SCT. (LP, 2016).
4. Crea la figura de los Centros Unificados de Protección Marítima y Portuaria, los cuales tienen como misión implementar las disposiciones que contempla el capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP), así como de verificar el adecuado cumplimiento de sus disposiciones por titulares de derechos de concesión de puertos e instalaciones portuarias. (LP, 2016).
5. Establece un catálogo de sanciones para el cumplimiento de sus disposiciones. (LP, 2016).

Para regular el aprovechamiento de los recursos pesqueros contemplado en la parte V de la CONVEMAR, el orden jurídico mexicano, cuenta con la Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentable (LGPAS), esta ley regula los límites de captura permisible de los recursos pesqueros, el otorgamiento de permisos de pesca, la utilización de artes de pesca, las políticas nacionales pesqueras, así como la inspección y verificación, que en su momento, la ley le otorgó a la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), hoy Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (SADER) a través del Consejo Nacional de Acuicultura y Pesca (CONAPESCA). (LGPAS, 2018).

Del mismo modo crea la obligación legal de establecer mecanismos de coordinación entre SADER y MARINA, así como entre SADER y la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y la Fiscalía General de la República (FGR), para llevar a cabo labores de inspección y vigilancia, así como sanción de conductas inadecuadas a esta ley, que puedan resultar en la comisión de delitos o faltas administrativas. (LGPAS, 2018).

Para el aprovechamiento de los recursos no vivos, se cuenta con la Ley General de Hidrocarburos. (LGH), la cual regula la exploración,

explotación de recursos no vivos, como gas natural e hidrocarburos, señalando expresamente el compromiso del Estado mexicano, a través de la Secretaría de Energía (SENER) de cumplir con las disposiciones de la CONVEMAR. (LHG, 2016).

A fin de cumplir con las obligaciones de la protección del medio ambiente marino contempladas en la CONVEMAR, se cuenta con la Ley General de Protección al Ambiente y el Equilibrio Ecológico, mediante la cual se faculta la SEMARNAT para establecer las políticas públicas para proteger el medio ambiente terrestre, aéreo y marino, así como llevar a cabo labores de inspección y vigilancia a través de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), misma que llevará a cabo la imposición de sanciones administrativas por conductas contrarias a las disposiciones de esta ley y en su caso dará, vista a la FGR para la sanción de conductas tipificadas como delitos.

La CONVEMAR en su artículo 1 (Términos empleados) define los vertimientos de la siguiente manera:

“Por ‘vertimiento’ se entiende: i) La evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; ii) El hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar”. (CONVEMAR, 1982).

A fin de sancionar estas conductas el derecho nacional mexicano, cuenta con la Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas (LVZMM), la cual da a la Secretaría de Marina la facultad de autorizar estas descargas, previo análisis de su impacto ambiental, así como de iniciar los procesos administrativos de sanción en caso de contravenirse sus disposiciones. (LVZM, 2014).

Para dar efectividad a estas leyes, las secretarías de Estado que integran la Administración Pública Centralizada, pueden llevar a cabo actos administrativos como acuerdos intersecretariales, reglamentos, manuales de organización y procedimientos, proyectos de decreto y órdenes que complementen las disposiciones generales de cada una de las leyes, para su aplicación a casos concretos (LOAPF, 2019). Entre estas disposiciones reglamentarias podemos destacar los reglamentos de la LNCM y de la LP.

Un acto administrativo que merece especial mención en este estudio, es el acuerdo mediante el cual se da a conocer la Política Nacional de Mares y Costas de México²² (PNMCM), la cual hace un diagnóstico

²² Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de noviembre del 2018.

del estado actual de las zonas marinas y costeras del país y establece objetivos para el aprovechamiento de las Zonas Marinas Mexicanas y estrategias para la consecución de citados objetivos (PNMCM, 2018), dentro de sus disposiciones más importantes que podemos destacar:

1. Se pone de manifiesto la importancia económica las Zonas Marinas Mexicanas, así como del aprovechamiento sustentable de sus recursos y la necesidad de la investigación científica marina para lograr este fin. (PNMCM, 2018).
2. Propone una actuación articulada por parte de las diversas dependencias de hacer valer el orden jurídico en el mar, señalando la importancia de que esta actuación se dé conforme a lo establecido en la ley. (PNMCM, 2018).
3. Señala que más de 55 millones de personas viven en los 17 estados costeros del país, mismos que contribuyen al 43% del Producto Interno Bruto nacional.
4. Dentro de las actividades económicas relevantes, establece la pesca, la minera marina, el turismo, los puertos y la marina mercante. Estableciendo las áreas de oportunidad y relevancia de estas actividades para el desarrollo del país. (PNMCM, 2018).
5. Detalla que México cuenta con 102 puertos y 15 terminales habilitadas en los litorales del Golfo y del Pacífico. (PNMCM, 2018).
6. Establece la necesidad de contar con puertos eficientes y modernos para estimular el transporte marítimo nacional. (PNMCM, 2018).
7. Señala la importancia de la pesca como una importante fuente de proteína y un factor preponderante para lograr la autosuficiencia alimentaria. (PNMCM, 2018).
8. Define como objetivo prioritario el aprovechamiento sustentable de las Zonas Marinas Mexicanas y la prevención de la contaminación al medio ambiente marino. (PNMCM, 2018).
9. Señala que tanto la sobre regulación, como la falta de normas adecuadas son un factor que impide una gobernanza marítima apropiada, y remarca la importancia de las labores de inspección y vigilancia para darle efectividad a las normas de la materia.
10. Se señalan los riesgos que conlleva el cambio climático y las acciones que se han tomado para erradicarlo. (PNMCM, 2018).
11. Se determina como fortaleza la situación geográfica nacional y como debilidad-oportunidad el desarrollo heterogéneo de las zonas costeras del país, así como los niveles de marginación que se presentan en las mismas. (PNMCM, 2018).
12. Establece objetivos de desarrollo económico sustentable y señala los mecanismos normativos para alcanzar este fin. (PNMCM, 2018).

Por último, el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND)²³ en relación con los mares, establece la necesidad de lograr autosuficiencia alimentaria (en donde necesariamente debe considerarse la pesca) y la creación del Corredor Multimodal Interoceánico en la zona del Istmo de Tehuantepec, en el que se considera el desarrollo de los puertos de los estados de Veracruz y Oaxaca. (PND, 2019).

Propuesta

Como resultado de lo expuesto en la presente obra, es posible apreciar que el Derecho del Mar es de vital importancia para el desarrollo de un país, sobre todo de un país como México que cuenta con una ubicación geográficamente privilegiada, con una extensión de zonas marinas de casi tres millones de kilómetros cuadrados. (PNMCM, 2018).

México fue el tercer país del mundo en firmar la CONVEMAR (DOALOS,2018) y como se dijo líneas arriba, está probado el interés que el Estado mexicano, tuvo al momento de negociar la CONVEMAR, reclamando una ZEE, aún antes de que la adopción de dicho tratado internacional, lo cual es una muestra de lo relevante que resulta el Derecho del Mar para nuestro país.

Las leyes y disposiciones administrativas muestran que el mar tiene una relevancia económica estratégica para el desarrollo de México y que uno de los factores necesarios para una adecuada gobernanza marítima es el que se cuente con leyes adecuadas para la implementación de los convenios internacionales, así como para darles efectividad coercitiva.

Resulta innegable que dentro del ámbito legislativo se pueden realizar propuestas en el área del Derecho Marítimo como la adhesión de México a los instrumentos de seguridad pesquera de la OMI, tales como el Acuerdo de Ciudad del Cabo del 2012 o el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de Personal de Buques Pesqueros, o en el rubro del Derecho Comercial Marítimo, la actualización del régimen de limitación de responsabilidad civil nacida de reclamos marítimos.

En el Derecho del Mar, también existen propuestas relevantes y necesarias como la expedición de un reglamento de la Ley Federal del Mar, la declaración del Golfo de California como una bahía histórica o la delimitación de las zonas marítimas de la Isla de los Alijos, sin embargo, decidimos cerrar este trabajo exponiendo el área de oportunidad que representa la expedición de una legislación nacional para el aprovechamiento de los fondos y el subsuelo marino fuera de la jurisdicción nacional (La Zona), por las siguientes razones:

²³ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de julio del 2019.

La CONVEMAR en sus artículos 139, 153 y 4.4 del Anexo III, establecen la obligación que tienen los Estados partes de la CONVEMAR de garantizar que las personas físicas y jurídicas de su nacionalidad que realicen actividades en La Zona, bajo la conducción de la ISA, cumplan con sus responsabilidades para con dicha autoridad, además de responder por los daños que pueda ocasionar por dichas actividades. (CONVEMAR, 1982).

La ISA es la Autoridad encargada de regular la prospección, exploración y explotación de los recursos de La Zona, por lo que requiere que los Estados parte, coadyuven a la efectiva implantación de sus reglamentos mediante leyes nacionales, que aseguren el derecho a sus nacionales de participar en estas actividades, pero que también den efectividad coercitiva a las determinaciones de esta autoridad. (ISA, 2019).

El ITLOS en el año 2011 resolvió que dentro de las obligaciones de los Estados partes se encuentran que las personas físicas o jurídicas que patrocinen para realizar actividades en La Zona y a las que se les expida el certificado de patrocinio correspondiente, deben realizar sus mejores esfuerzos para que sus nacionales cumplan con las disposiciones de la ISA y lleven a cabo las actividades en La Zona con las mejores prácticas ambientales, así como asistir a la ISA para que logre el cumplimiento de sus fines. Por último, el ITLOS resuelve que los Estados deben adoptar las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas para tal fin. (ITLOS, 2011).

Dentro de las áreas donde actualmente se lleva a cabo la prospección y exploración de recursos de La Zona, tales como nódulos polimetálicos y costras de ferromanganeso, se encuentra la zona Clarion-Cliperton, la cual se encuentra muy próxima al límite de la ZEE de México en litoral del Océano Pacífico. (ISA, 2019).

La ISA, publicó un estudio comparativo de las legislaciones nacionales respecto al aprovechamiento de los recursos de La Zona, en este estudio, se identifican características comunes de dichas legislaciones como: objetivos de la ley, autoridades competentes, requerimientos para la prospección, requisitos para participar en las actividades de La Zona bajo el patrocinio de un Estado determinado, derechos, obligaciones y responsabilidades de las entidades patrocinadas, inspección y vigilancia, protección al medio ambiente marino, manejo de información, infracciones y sanciones, así como colaboración con la autoridad. En este estudio se analizan legislaciones de países que ya llevan a cabo actividades en La Zona tal es el caso de: Alemania, Bélgica, China, Fiji, Francia, Japón Kiribati, Reino Unido, República Checa, Rusia, Tonga, entre otros. (ISA, 2019).

Por lo anterior, y debido a que los recursos de la minería terrestre están destinados a agotarse, resulta necesario que el Estado mexicano se prepare, para aprovechar el área de oportunidad que representan los recursos de La Zona y emita una legislación que permita a las personas de nacionalidad mexicana participar en estas actividades, aprovechando del mismo modo su situación geográfica para que una vez que inicien las actividades de explotación comercial de dichos recursos, los puertos de México estén preparados para prestar los servicios portuarios necesarios para los buques y artefactos navales que trabajen en La Zona y cuenten con las instalaciones necesarias para el procesamiento de dichos recursos, lo anterior a fin de hacer de esta actividad marina, uno de los detonantes del desarrollo económico de México en el siglo XXI.

Conclusiones

El Derecho del Mar ha tenido un desarrollo histórico que comprende desde la antigüedad hasta nuestros días, actualmente la CONVEMAR, el tratado internacional más importante en la materia reglamenta a nivel mundial la relación de los Estados y las zonas marítimas bajo su soberanía, jurisdicción y las zonas marinas sujetas a un régimen internacional.

Las disposiciones de la OMI, constituyen los estándares globales en cada uno de los aspectos de la navegación marítima, por lo tanto, los Estados que tengan el comercio marítimo como prioridad, deben contemplar dentro de sus políticas, la adopción de dichos tratados, así como su implantación y efectividad en sus ordenamientos nacionales.

El Derecho Marítimo Internacional mantiene su carácter dinámico, internacional y unificador, por lo cual es necesario que el orden jurídico de los Estados miembros de la OMI evolucione a la par de citados tratados internacionales, a fin de que se cuente con un ordenamiento global efectivo en la industria del transporte marítimo.

Las resoluciones de organismos jurisdiccionales y de la Asamblea General de la ONU constituyen guías para la adopción de nuevas normas de Derecho del Mar expresadas en tratados internacionales, por lo tanto, es necesario darles un adecuado seguimiento para conocer las tendencias que asume el Derecho del Mar, asimismo, la Costumbre Internacional constituye un método de creación de Derecho Internacional que cuenta con dos elementos constitutivos, una práctica reiterada por parte de los Estados y la opinión de que dicha práctica es jurídicamente vinculante, el conocimiento de esta fuente del derecho es importante para orientar los esfuerzos diplomáticos de cada país.

El marco jurídico mexicano para la implementación de las disposiciones del Derecho del Mar inicia con la CPEUM, la cual le da un lugar preponderante a los tratados internacionales como Ley Suprema en toda la Unión, por lo tanto, el Derecho Nacional debe procurar darles la debida efectividad a sus disposiciones.

El Aprovechamiento de los recursos de las Zonas Marinas Mexicanas, se expresa en actividades con gran relevancia económica tales como el turismo, los puertos y marina mercante, la minería de los fondos marinos, la pesca y los hidrocarburos, la adecuada cooperación entre autoridades, una legislación adecuada y el cumplimiento de compromisos internacionales, son factores que además de dar certidumbre a los actores económicos del sector marítimo, contribuyen al desarrollo nacional.

El Derecho Marítimo Internacional, presenta ventanas de oportunidad en tres aspectos: Derecho del Mar, Derecho Marítimo y Derecho Comercial Marítimo, los cuales es necesario que se estudien, decidan e implementen con el fin de estimular el comercio marítimo y mejorar el aprovechamiento de los recursos nacionales.

En el área del Derecho del Mar existen importantes ventanas de oportunidad para extender las áreas bajo la soberanía del Estado mexicano, del mismo modo, resulta necesario recordar que desde el 10 diciembre de 1982 la CONVEMAR dispone que sus Estados miembros deben adecuar su marco jurídico a las actividades de La Zona, por lo que habiendo transcurrido casi 37 años desde esa fecha, resulta necesario que el Estado mexicano cumpla con este compromiso internacional, aprovechando las ventajas que le proporciona su ubicación geográfica, próxima a la zona Clarión-Clipperton.

La CONVEMAR establece un régimen de libertades, tales como la libertad de navegación, el paso inocente y el aprovechamiento de los recursos de las zonas sujetas a un régimen internacional, sin embargo, es necesario que cada uno de los Estados parte cumpla su responsabilidad en este ordenamiento internacional, mejorando continuamente la implantación de sus disposiciones en sus roles de Estado ribereño, Estado rector del puerto y Estado de pabellón.

LOS TRATADOS INTERNACIONALES EN MATERIA MARÍTIMA Y LA EJECUCIÓN DE LOS ROLES DE ESTADO

CAPITÁN DE NAVÍO
RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA

La ONU es el organismo internacional que cuenta con los mecanismos que le permiten normar también el ámbito marítimo, ejemplo de ello es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Además, administra a otras organizaciones que adoptan instrumentos que regulan la industria del transporte marítimo, por ejemplo: La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), entre otras.

Existen, del mismo modo, organizaciones privadas internacionales, también conocidas como organizaciones no gubernamentales (ONG), que representan los intereses de los armadores y los operadores de los buques y que intervienen, mediante contratos, en la regulación del transporte marítimo y que tienen un estatus consultivo ante órganos gubernamentales.

En este apartado, se enfatizan los estatutos del transporte marítimo que emanan de la OMI y la participación que se espera de la Secretaría de Marina, como Autoridad Marítima Nacional en México para su ejecución. Lo anterior, debido a que el país está considerado para ser objeto de una auditoría obligatoria por parte de la OMI, tentativamente, para el año 2022.

Los resultados muestran la regulación principal de la industria del transporte marítimo y los organismos internacionales que se encargan de su adopción, seguimiento y actualización. En particular las disposiciones de la OMI, debido a que México aún no es parte de casi el 50% de los instrumentos de esta organización, lo que demanda de su revisión y análisis.

El objetivo, es dar a conocer la regulación más importante existente en la industria del transporte marítimo y los organismos internacionales vinculados con ésta. De igual forma, describir el alcance y las últimas enmiendas de esta normatividad y también la situación actual que prevalece en México ante una tentativa auditoría obligatoria por parte de la OMI.

La metodología de este trabajo se sustenta en una estrategia conocida como PICO (*Problem, Intervention, Comparison, Outcomes*) (Santos, de Matos Pimenta, & Nobre, 2007). La estrategia PICO normalmente se utiliza en ciencias de la salud y también en la formulación y estructuración de tratamiento clínico con fundamento en la Práctica Basada en Evidencias (PBE). Sin embargo, para fines de este trabajo, se adaptó como estrategia PIO (*Problem, Intervention, Outcomes*).

En la revisión y selección de la literatura relevante de este trabajo, se siguieron los siguientes pasos:

- Búsqueda y selección de referencias usando el enfoque inductivo;
- Evaluación del enfoque deductivo utilizando la estrategia PIO;
- Estimación final de los resultados.

El proceso de recolección, análisis y selección del material de referencia se sustenta principalmente en publicaciones de la ONU y de la OMI, como principales entes reguladores de la industria del transporte marítimo. La estrategia PIO se utilizó como una técnica de investigación para crear una estructura lógica de búsqueda y selección bibliográfica. Esta estrategia enfoca el objetivo de la investigación, delimita el campo de estudio y establece las características necesarias que debe contener la literatura seleccionada. Lo anterior considerando el desarrollo de los siguientes tres puntos: Problema (P), Intervención (I) y Resultados (O).

Problema (P): Define el tema de investigación y situación actual del campo de estudio (Santos, de Matos Pimenta, & Nobre, 2007). El tema de investigación se vincula con el título de este trabajo y es: «La regulación de la industria del transporte marítimo». Lo anterior, con particular énfasis en el escenario marítimo actual de México. La regulación de la industria del transporte marítimo es muy extensa y, por su carácter internacional, requiere observarse de manera holística por parte de todos los Estados, sin pasar por alto la importancia de conocer la situación particular de cada uno de ellos, en este caso, México.

Por lo anterior se formula la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál es la regulación de la industria del transporte marítimo y porqué es

importante su efectiva ejecución en México? Al establecer la anterior pregunta, el supuesto de la investigación es:

La regulación de la industria del transporte marítimo es toda norma existente en el marco del derecho público y privado que regula el transporte por mar, tanto nacional como internacional. La importancia de su ejecución es de particular interés para la Secretaría de Marina, como Autoridad Marítima Nacional y, en general, para el Estado mexicano en sus roles de Estado de pabellón, Estado rector del puerto y Estado ribereño, ya que México debe sujetarse periódicamente a las auditorías obligatorias de la Organización Marítima Internacional.

Intervención (I): Enfoca el objeto de la investigación y delimita de manera puntual el rango de búsqueda. (Santos, 2007).

La intención de la presente investigación es conocer, de manera general, la regulación más importante de la industria del transporte marítimo a nivel internacional y, de manera particular y exhaustiva, los instrumentos de la OMI que México se ha obligado a cumplir. Lo anterior, con el fin de proporcionar la información más actualizada a la Administración Marítima Nacional (AMN) para considerar las herramientas necesarias que le serán de utilidad, entre otras, para la auditoría obligatoria de la OMI en el futuro cercano.

Los componentes del problema incluyen, pero no se limitan a instrumentos marítimos internacionales de Derecho Internacional Público, tales como organismos gubernamentales, convenios, protocolos y sus últimas enmiendas. También, de Derecho Internacional Privado, como los organismos no gubernamentales encargados de elaborar los contratos que se utilizan para el transporte marítimo de mercancías.

Este apartado presenta, de manera enunciativa, los instrumentos más importantes aplicables a la industria del transporte marítimo a nivel internacional y sus vínculos con México. Para ello, se identifican los organismos internacionales y las normas más importantes existentes en la materia. El rango de búsqueda para este trabajo de investigación se sustenta, principalmente, en documentos electrónicos que derivan de las páginas Web de los organismos internacionales y organizaciones no gubernamentales que adoptan y realizan el seguimiento y actualización de sus instrumentos internacionales.

La investigación sobre la regulación de la industria del transporte marítimo que deriva de la OMI se realizó de manera exhaustiva. Ello, con el plan de proporcionar una herramienta que sea de utilidad para la

próxima auditoría obligatoria de la OMI. Lo anterior, como complemento del «Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional» (código III, 2015). Citado código es el documento principal en el que se sustentará la auditoría y requiere de un análisis independiente, por lo que, no se trata en el presente escrito.

Origen de la regulación del transporte marítimo

El transporte de mercancías por mar es un sistema integrado, al servicio del comercio marítimo, que realiza operaciones para trasladar mercancías y personas entre dos puntos. (DOT, 2017).

El origen del transporte marítimo es tan antiguo como el principio del mismo hombre; podemos encontrar indicios de ello desde tiempos bíblicos. El libro de «Jonás», del Antiguo Testamento, hace referencia a lo que bien podría ser el inicio de uno de los elementos más importantes de la regulación del movimiento de bienes por mar en el mundo occidental, conocido hasta nuestros días como «avería gruesa o común». Ello, ante la necesidad de deshacerse de la carga para salvar el buque ante una situación que comprometa su seguridad.

“1:4 Jehová hizo levantar un gran viento en el mar, y hubo...una tempestad tan grande que se pensó que se partiría la nave. 1:5 Y los marineros tuvieron miedo, y cada uno clamaba a su dios; y echaron al mar los enseres que había en la nave, para descargarla de ellos”. (RVA, 2018).

Un acontecimiento similar se menciona también en el libro de los «Hechos de los Apóstoles del Nuevo Testamento»: “27:18 siendo combatidos por una furiosa tempestad, al siguiente día empezaron a alijar¹. 27:19 y al tercer día... arrojamos los aparejos de la nave”. (RVA, 2018).

En relación con los pasajes anteriores, la regulación de lo que hoy conocemos como «avería gruesa o común», encuentra sus orígenes en arrojar o echar al mar -jettison²- la carga, con el fin de salvaguardar el buque y su tripulación, es decir, lo que entonces se conocía como «echazón».

En el año 533 d.C. el emperador Bizantino Justiniano I, en el Digesto de Justiniano, marca el origen jurídico de la avería gruesa en el Derecho Romano. (Leyes Rodas). De ahí el principio: “Lo que ha sido destruido

1 Aligerar la carga de una embarcación (en inglés *«jettison»*).

2 Palabra inglesa cuyo significado, de acuerdo con el diccionario *Merriam-Webster*, es: “*a voluntary sacrifice of cargo to lighten a ship's load in time of distress*” cuya traducción sería “un sacrificio voluntario para aligerar la carga de un barco en caso de avería o emergencia”.

por el bien de todos, debe ser resarcido por la contribución de todos”. (Alpizar, 2013). En la actualidad, el salvamento de buques y la avería gruesa son cláusulas necesarias y esenciales (*sine qua non*) —de carácter más bien obligatorio— de prácticamente todos los contratos de fletamento de buques. Ello, gracias a la contribución de la Asociación de Derecho Internacional (ILA por sus siglas en inglés) y del Comité Marítimo Internacional. (CMI).

El Comité Marítimo Internacional (CMI)

Es la organización no gubernamental más antigua del mundo y su trabajo reside en unificar el Derecho Marítimo y sus prácticas comerciales. La adopción de su convenio se llevó a cabo en 1897 en Bruselas, Bélgica, lugar en el que también tiene su sede (CMI, 2018). En ese entonces existían ya normas consuetudinarias, como las de la avería gruesa, tipificadas en las Reglas de *York y Amberes* (RYA), cuya primera versión data de 1877. Este conjunto de reglas tuvo lugar gracias a la intervención de la Asociación de Derecho Internacional, una organización privada que se originó en Bruselas en 1873 y que actualmente tiene su sede en Londres (ILA, 2018). Las Reglas de York y Amberes (RYA) fueron aprobadas por el CMI en sus versiones de 1924 y 2004, hasta la más reciente de 2016.

En México, el artículo 158 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), establece que “los actos relativos a la avería común se regirán salvo pacto en contrario, por las Reglas de York Amberes vigentes al momento de la declaración de avería” (LNCM, 2016). Es decir, aplican las reglas de 2016.

El CMI adoptó también en Bruselas, la convención sobre la unificación de ciertas reglas relativas a conocimientos de embarque de 1924 (Reglas de la Haya). De igual manera, elaboró instrumentos marítimos cuya evolución continúa siendo de relevante importancia hasta la fecha, como el convenio para la unificación de ciertas normas de la ley sobre asistencia y salvamento en el mar de 1905.

Posterior a la creación de la ONU, el CMI trabaja también en el marco de sus órganos especializados y otros organismos internacionales que se encargan de regular la industria del transporte marítimo.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU)

La ONU se crea con la firma de la Carta de las Naciones Unidas el 24 de octubre de 1945 y proporciona un mecanismo para que sus Estados miembros puedan acordar y escuchar opiniones que permitan tomar decisiones para el beneficio de todos. (ONU, 2018).

Este organismo internacional cuenta con una completa base de datos que agrupa más de 550 tratados multilaterales agrupados en 29 capítulos. En éstos se pueden encontrar distintas materias, incluyendo disposiciones que regulan el transporte marítimo. (UN, 2018). Por ejemplo, en el capítulo XXI, se aborda el tema «Derecho del Mar», destacando entre otros, al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, del cual México es parte.

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL)

La UNCITRAL se estableció por la ONU en 1966 como principal órgano jurídico de la Asamblea General, en materia mercantil. A través de esta comisión se regulan, armonizan, modernizan y unifican aspectos vinculados, entre otros, con el comercio electrónico, la compraventa y transporte de mercancías, el arbitraje internacional y la solución de controversias (UNCITRAL, 2019). Por medio de la UNCITRAL, la ONU lleva también el seguimiento de temas que, en su momento, estuvieron a cargo de organismos privados como el ILA y el CMI. Por ejemplo, la actualización de las Reglas de la Haya, además de las posteriores Reglas de la *Haya-Visby* de 1968 y su protocolo de 1979.

La evolución de estas reglas derivó en la adopción del convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías de 1978, denominadas Reglas de Hamburgo, y del convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo de 2008, llamadas también Reglas de Róterdam. (Isla, 2013). Ambos instrumentos se encuentran en la base de datos de la ONU, en el inciso D «transporte por agua» del capítulo XI titulado «comunicaciones y transportes». (UN, 2018).

De acuerdo con la información que se proporciona en la base de datos de la ONU, México firmó las Reglas de Hamburgo el 31 de marzo de 1978 pero aún no las ha ratificado. Tampoco forma parte de las Reglas de Róterdam de 2008. Por lo tanto, en materia de transporte marítimo internacional de mercancías, en México son aplicables las reglas del Protocolo de 1979 de la *Haya-Visby*. Sin embargo, como se trata de operaciones mercantiles internacionales entre particulares, las reglas aplicables son las que se acuerden entre las partes involucradas en éstas.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

La ONU lleva el seguimiento también de instrumentos a cargo de la UNCTAD, entre ellos, es de hacer notar, por ejemplo, el convenio de

las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías de 1980. Este instrumento se ubica en el inciso E (transporte multimodal) del capítulo XI «comunicaciones y transportes» de la misma base de datos de la ONU. (UN, 2018). Según esta base de datos, México está obligado al cumplimiento de sus disposiciones, ya que firmó el convenio el 10 de octubre de 1980 y lo ratificó el 11 de febrero de 1982. (UN, 2018).

La UNCTAD publica también anualmente, desde 1968, una «Revisión del transporte marítimo» en la que da a conocer la situación actual del transporte marítimo³, incluyendo la parte regulatoria de esta industria. (UNCTAD, 2018).

El capítulo XII de la base de datos de la ONU se titula «navegación» y refiere también, entre otros, al convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de registro de buques de 1986. De igual forma, al Convenio de la Organización Marítima Internacional de 1948, incluyendo sus enmiendas. (UN, 2018). Los Estados Unidos Mexicanos es parte de ambos instrumentos internacionales.

La Organización Marítima Internacional (OMI)

La OMI es el primer organismo especializado de la ONU que se estableció con el fin de regular la industria del transporte marítimo. Su objetivo es establecer estándares mínimos necesarios para mejorar la seguridad y protección del comercio marítimo internacional, del mismo modo, prevenir la contaminación marina originada por los buques. (OMI, 2018). El Estado mexicano es miembro de este organismo internacional desde el 21 de septiembre de 1954.

En términos generales, la OMI cuenta actualmente con 59 instrumentos internacionales. México es parte de 32 de ellos⁴. Estos instrumentos se dividen en cuatro rubros en materias de:

- Seguridad (*safety*) y protección (*security*) marítima, (ver tabla No. 1).
- Protección al medio ambiente marino, (ver tabla No. 2).
- Responsabilidad civil e indemnización, (ver tabla No. 3).
- Otras materias, (ver tabla No.4).

A continuación, se muestran los instrumentos de la OMI de los cuales el país es y no es parte contratante.

³ Esta publicación está disponible en el sitio https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf

⁴ Información actualizada hasta el 16 de noviembre de 2018 por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos. (UNICAPAM).

CAPITÁN DE NAVÍO RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA

Tabla 1: Instrumentos de los que el Estado mexicano es signatario/no signatario en materia de seguridad (*safety*) y protección (*security*) marítima.

Signatario			No signatario		
No.	Tratado, convenio o acuerdo.	Enmienda	No.	Tratado, convenio o acuerdo	Enmienda
1	Convenio de la Organización Marítima Internacional, 1948 (OMI'48).	Última enmienda: A.735 (18) de 1993; entrada en vigor en 2002 (OMI, 2018).	1	Acuerdo SOLAS'96 (estabilidad de buques de pasajeros Ro-Ro entre puertos del Noroeste de Europa y el Mar Báltico).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 1° de abril de 1997 (IMO, 2018, pág. 88).
2	Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS'74).	MSC. 443 (99) de mayo de 2018; en vigor el 10. de junio de 2020 (IMO, 2018, p.71).	2	Enmiendas'93 al Convenio CSC'72.	Última enmienda: MSC. 355 (92) de junio de 2013; en vigor el 1º de julio de 2014 (IMO, 2018, p. 321).
3	Protocolo SOLAS'78.	MSC. 394 (95) de junio de 2015; en vigor el 10. de julio de 2017 (IMO, 2018, p. 79).	3	Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, sustituido por el Protocolo de Torremolinos 1993 (PROFT-SFV'93).	Sin enmiendas: no está en vigor aún (IMO, 2018, p.483).
4	Protocolo SOLAS'88	Última enmienda: MSC. 395 (95) de junio de 2015; en vigor el 10. de julio 2017 (IMO, 2018. p. 87).	4	Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 (Cape Town Agreement'12).	Sin enmiendas: no está en vigor aún (IMO, 2018, p. 485).
5	Convenio internacional sobre líneas de carga, 1996 (LL'66).	A. 1083(28) de diciembre de 2013; en vigor el 28 de febrero de 2018, p. 212).	5	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para personal de los buques pesqueros de 1995 (STCW-F'95).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 29 de septiembre de 2012 (IMO, 2018, p. 413).
6	Protocolo LL'88	MSC. 444(99) de mayo de 2018; en vigor el 10 de enero de 2020 (IMO, 2018, p. 2020).	6	Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971 (STP Agreement'71).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 2 de enero de 1974 (IMO, 2018, p. 273).
7	Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972 (COLREG'72).	A. 1085 (28) de diciembre de 2013; en vigor 1º. de enero de 2016 (IMO, 2018, p. 103).	7	Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales 1973 (Space STP Protocol'73).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 2 de junio de 1977 (IMO, 2018, p.275).
8	Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (CSC'72).	MSC. 355 (92) de junio de 2013; en vigor 1º. de julio de 2014 (IMO, 2018, p. 321).	8	Enmiendas IMSO'06.	Aún no se encuentra en vigor (IMO, 2018, p. 357).
9	Convenio internacional sobre normas de formación titulación y guardia para la gente de mar, 1978, incluidas las enmiendas de Manila de 2010, (STCW'78).	MSC. 417(97) de noviembre de 2016; en vigor 1º de julio de 2018 (IMO, 2018, p. 412).	9	Enmiendas IMSO'08.	Aún no se encuentra en vigor (IMO, 2018, p. 358).

CAPITÁN DE NAVÍO RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA

10	Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (SAR '79).	MSC. 155(78) de mayo de 2004; en vigor el 10. de julio de 2006 (IMO, 2018, p.426).	10	Convenio SUA'05 (actos ilícitos en la mar).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 28 de julio de 2010 (IMO, 2018, p. 440).
11	Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite, 1976 (IMSO '76).	Asamblea IMSO de octubre de 2008; no está en vigor aún (IMO, 2018, p. 343).	11	Protocolo SUA'05 (plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 28 de julio de 2010 (IMO, 2018, p. 457).
12	Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976 (INMARSAT OA '76).	Asamblea INMARSAT de abril de 1998; en vigor 31 de julio de 2001 (IMO, 2018, p. 369).			
13	Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (FAL'65)	FAL. 12(40) de abril de 2016; en vigor el 1° de enero de 2018, p. 193).			
14	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima 1988 (SUA'88)	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 1° de marzo de 1992 (IMO, 2018, p. 428).			
15	Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 (SUA-PROT'88).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 1° de marzo de 1992 (IMO, 2018, p. 447).			

Fuente: Elaboración propia con información de la Organización Marítima Internacional (IMO, 2018).

Tabla 2: Instrumentos de los que el Estado mexicano es signatario/no signatario en materia de protección al medio ambiente marino.

Signatario			No signatario		
No.	Tratado, convenio o acuerdo.	Enmienda	No.	Tratado, convenio o acuerdo	Enmienda
1	Convenio para prevenir la contaminación por buques MARPOL 73/78, Anexo I. (Hidrocarburos).	Última enmienda: MEPC 276 (70) de octubre de 2016; en vigor el 1° de marzo de 2018 (IMO, 2018, p.165).	1	MARPOL 73/78, Anexo III. (Sustancias nocivas en forma empacquetada).	Última enmienda: MEPC. 257(67) de octubre de 2014; en vigor el 1° de marzo de 2016 (IMO, 2018, p. 163).
2	MARPOL 73/78, Anexo II. (Sustancias nocivas líquidas).	Última enmienda (Anexo II): MEPC 270 (69) de abril de 2016; en vigor el 1° de septiembre de 2017, (IMO, 2018, p. 165).	2	MARPOL 73/78, Anexo IV. (Aguas sucias).	Última enmienda: MEPC. 265 (68) de mayo de 2015; en vigor el 1° de marzo de 2017 (IMO, 2018, p. 163).
3	MARPOL 73/78, Anexo V. (Basuras).	Última enmienda MEPC 277 (70) de octubre de 2016; en vigor el 1° de marzo de 2018 (IMO, 2018, p. 166).	3	MARPOL Protocolo 97, Anexo VI. (Contaminación atmosférica).	Última enmienda: MEPC. 305 (73) de octubre de 2018; en vigor el 1° de marzo de 2010 (IMO, 2018, p. 177).

4	Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (LC'72).	En México este instrumento se sustituyó por el correspondiente protocolo de 1996.	4	Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (OPR/HNS 2000).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 14 de junio de 2007 (IMO, 2018, p. 481).
5	Protocolo de 1996 relativo al convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (PROT-LC'96).	Última enmienda: LP-4(8) de octubre de 2013 (IMO, 2018, p. 547); en vigor, en México, desde el 24 de marzo de 2006 (DOF, 2006).	5	Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (NAIROBI WRC'07).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 14 de abril de 2015 (IMO, 2016, p. 520).
6	Convenio internacional relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (INTERVENTION'69).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 6 de mayo de 1975 (IMO, 2018, p. 231).	6	Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (Hong Kong).	Aún no se encuentra en vigor (IMO, 2018, p. 526).
7	Protocolo relativo a la Intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos 1973 (INTERV-PROT'73).	Última enmienda: MEPC. 165(66) de julio de 2007; en vigor el 23 de noviembre de 2009 (IMO, 2018, p. 246).			
8	Convenio internacional sobre cooperación preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (OPRC'90).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 13 de mayo de 1995 (IMO, 2018, p. 476).			
9	Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (AFS'01).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 17 de septiembre de 2008 (IMO, 2018, p.506).			
10	Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (BWM'04).	Última enmienda: MEPC 299(72) de abril de 2018; en vigor el 13 de octubre de 2019 (IMO, 2018, p.519).			

Fuente: Elaboración propia con información de la Organización Marítima Internacional (IMO, 2018).

Tabla 3: Instrumentos de los que el Estado mexicano es signatario/no signatario en materia de indemnización y responsabilidad civil.

Signatario			No signatario		
No.	Tratado, convenio o acuerdo	Enmienda	No.	Tratado, convenio o acuerdo	Enmienda
1	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, (CLC'69).	Este Convenio ya fué denunciado por México. (Entendiendo por denunciado que en México ya no es aplicable).	1	Protocolo de 2003 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (PROT-FUND'03).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 3 de marzo de 2005 (IMO, 2018, p. 305).

CAPITÁN DE NAVÍO RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA

2	Protocolo de 1976 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (PROT-CLC'76).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 8 de abril de 1981 (IMO, 2018, p. 259).	2	Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971 (NUCLEAR, 1971).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 15 de julio de 1975 (IMO, 2018, p. 277).
3	Protocolo de 1992 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (PROT-CLC'92).	Última enmienda: LEG.1(82) de octubre de 2000; en vigor el 1º de noviembre de 2003 (IMO, 2018, p. 272).	3	Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (PAL'74).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 28 de abril de 1987 (IMO, 2018, p. 323).
4	Protocolo de 1976 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (PROT-FUND'76).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 22 de noviembre de 1994 (IMO, 2018, p. 288).	4	PAL Protocolo'76.	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 30 de abril de 1989 (IMO, 2018, p. 327).
5	Protocolo de 1992 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (PROT-FUND'92).	Última enmienda: LEG.2(82) de octubre de 2000; en vigor el 1º de noviembre de 2003 (IMO, 2018, p. 302).	5	PAL Protocolo'90.	Aún no se encuentra en vigor (IMO, 2018, p.332)
6	Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976 (LLMC'76).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 1º de diciembre de 1986 (IMO, 2018, p. 371).	6	PAL Protocolo'02.	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 23 de abril de 2014 (IMO, 2018, p. 334).
			7	LLMC Protocolo'96.	Última enmienda: LEG.5(99) de abril de 2012; en vigor el 8 de junio de 2015 (IMO, 2018, p. 395).
			8	Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. 1996 (HNS'96).	Aún no se encuentra en vigor (IMO, 2018, p. 489).
			9	Protocolo de 2010 del HNS'96 (HNS-PROT'10).	Aún no se encuentra en vigor (IMO, 2018, p. 492).
			10	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los combustibles de los buques. 2001 (BUNKERS'01).	Sin enmiendas: entrada en vigor, el 21 de noviembre de 2008 (IMO, 2018, p. 496).

Fuente: Elaboración propia con información de la Organización Marítima Internacional (IMO, 2018).

Tabla 4: Instrumentos de los que el Estado mexicano es signatario/no signatario en otras materias.

Signatario			No signatario		
No.	Tratado, convenio o acuerdo	Enmienda	No.	Tratado, convenio o acuerdo	Enmienda
1	Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (TONNAGE'69).	Última enmienda: A. 1084 (28) de diciembre de 2013; en vigor el 28 de febrero de 2017. (IMO, 2018, p. 230).			
2	Convenio internacional sobre salvamento marítimo 1989 (SALVAGE'89).	Sin enmiendas: Entrada en vigor, el 14 de julio de 1996 (IMO, 2018, p. 465).			

Fuente: Elaboración propia con información de la Organización Marítima Internacional (IMO, 2018).

En resumen, la cantidad de convenios adoptados por la OMI y aquellos que han sido ratificados y no ratificados por México, en cada categoría, se muestran en la figura 1.

Figura 1: Estatus actual de los instrumentos de la OMI en México (por categoría).



Fuente: Elaboración propia con información de la Organización Marítima Internacional. La importancia de conocer cuál es el estatus actual de todos los instrumentos de la OMI adoptados por México permite a la Secretaría de Marina, como Autoridad Marítima Nacional, reconocida ante la OMI, lo siguiente:

- Identificar cuáles son los instrumentos de la OMI que aún no ha ratificado y el porqué de ello;
- Analizar la viabilidad de vincularse a los instrumentos que aún no son aplicables en México;
- Identificar las últimas enmiendas que existen sobre los instrumentos que ha ratificado y verificar si éstas fueron ya publicadas en el Diario Oficial de la Federación;

- Conocer, de primera mano, parte de la información con la que debe contar para someterse a la próxima auditoría obligatoria de la OMI a los Estados Unidos Mexicanos.

Auditoría obligatoria de la OMI a los Estados Unidos Mexicanos

El 5 de noviembre de 2010 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el Acuerdo por el que se da a conocer el «Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Código III)», (SCT, 2010). Con base en ello, el Estado mexicano decidió someterse voluntariamente a ser auditado por este organismo internacional del 6 al 15 de noviembre de 2010.

El resultado de esa auditoría, mostró una importante ventana de oportunidad para analizar los aspectos que el Estado mexicano, a través de la administración marítima en México, debe mejorar en la solución de las observaciones e incumplimientos encontrados. Entre ellos, la necesidad de una estrategia para implantar los instrumentos de la OMI. (OMI, 2010).

La Asamblea General de la OMI adoptó, en su 28 período de sesiones celebrado el 5 de diciembre de 2013, la Resolución A.1067 (28) en la que se establece el «*Marco y procedimientos para el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI*». La norma de auditoría es el Código III. Las auditorías de todos los Estados miembros se realizarán en intervalos periódicos que no excedan los siete años y se basarán en el calendario general elaborado por el secretario general de la organización. (OMI, 2013).

De igual manera, el consejo de la OMI, en su 112 período de sesiones, que se llevó a cabo el 16 de junio de 2014, adoptó el programa de auditorías obligatorias de la OMI. Este programa se establece por sorteo aleatorio y en orden cronológico entre los países que aún no se hayan sometido a una auditoría con arreglo al plan voluntario, seguido de los Estados miembros que, voluntariamente, hayan sido objeto de una auditoría, como México lo hizo. Tomando en cuenta estos criterios, el primer programa de auditorías obligatorio inició con Guinea-Bissau y terminaría con el país 173, que es Bélgica. La auditoría de todos los Estados miembros es obligatoria desde el primero de enero del 2016. *México es el país número 154 de esta lista* por lo que la auditoría de la OMI al Estado mexicano sería, tentativamente, para el año 2022. (OMI, 2014).

La Organización Internacional del Trabajo (OIT)

La OIT, al igual que la OMI, es un organismo especializado de la ONU; tiene como objetivo garantizar los principios y los derechos laborales fundamentales. Es la única agencia triple de la ONU debido a que reúne

tanto a los gobiernos de los Estados, a los trabajadores y a sus empleadores. (OIT, 2018). La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR) refiere, entre otras, a las condiciones de trabajo, la dotación y las cuestiones sociales en los buques que enarbolan su pabellón; convención de la cual México es Parte. (CONVEMAR, 1982).

La OIT emitió en el año 2006, el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC'06). Este instrumento se considera como uno de los *cuatro pilares fundamentales del Derecho Marítimo Internacional*⁵. El MLC'2006, agrupa 37 instrumentos internacionales sobre condiciones de trabajo marítimo y la protección de la gente de mar, de los cuales México ha suscrito y ratificado 12 de ellos. Consta de tres partes diferentes, pero relacionadas entre sí, 16 artículos, el reglamento y el código. En el código se detalla la aplicación del reglamento y comprende la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias). (MLC, 2018).

Citado convenio regula, entre otros aspectos, la edad mínima, los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato, la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, del mismo modo los procedimientos de tramitación de quejas de la gente de mar, entre otros. (MLC, 2018). Las últimas enmiendas que se realizaron a este convenio fueron el 5 de junio de 2018 y *entrarán en vigor el 26 de diciembre de 2020*. (OIT, 2018).

El ordenamiento que rige las condiciones laborales en México es la Ley Federal del Trabajo (LFT), siendo la Secretaría de Trabajo y Previsión Social (STPS), en coordinación con la AMN, la encargada de verificar su aplicación y de estudiar la viabilidad de que México se adhiera a este importante instrumento internacional, del cual no es parte todavía.

Organizaciones privadas internacionales (ONG)

Existe una variedad de organizaciones no gubernamentales (ONG) que velan por los intereses de los armadores y los operadores de los buques y que se involucran, en mayor o menor grado, en la regulación del transporte marítimo. De igual manera, gozan de un estatus consultivo ante organismos internacionales tales como la OMI. Entre las más representativas se encuentran:

- La Cámara de Comercio Internacional (*International Chamber of*

5 Los otros tres son: El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, (Convenio SOLAS'74). El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, (Convenio MARPOL'73/78). El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, (STCW'95).

Commerce) (ICC, 2018). La ICC ofrece también servicios de prevención de delitos en el mar. Para ello, cuenta con la Oficina Marítima Internacional (*International Maritime Bureau*) (IMB, 2018);

- La Cámara Marítima Internacional (*International Chamber of Shipping, ICS*). Cuando el ICS representa a la gente de mar en materia laboral y de capacitación se hace llamar también Federación Naviera Internacional (*International Shipping Federation, ISF*), es decir es la misma organización con distinta denominación (ICS, 2018);
- El Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (*Oil Companies International Marine Forum*) (OCIMF, 2018);
- Asociación Internacional de Gestores de Buques (*International Ship Managers' Association*) (ISMA, 2018);
- Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (*International Transport Workers Federation*) (ITF, 2018);
- Foro Internacional de Industrias Marítimas (*International Maritime Industries Forum*) (IMIF, 2018);
- Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (*International Association of Classification Societies*) (IACS, 2018);
- Asociación Internacional de Autoridades de Señalamiento Marítimo y Ayudas a la Navegación (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*) (IALA, 2018).

Otras organizaciones privadas elaboran y recomiendan la mayoría de los contratos que regulan la industria del transporte marítimo. Estos se conocen como formularios o contratos tipo y son básicamente «contratos de adhesión», es decir, normalmente no existe manera de negociar su contenido. (García, 2012). Entre las organizaciones que más se destacan en la elaboración de estos formularios se encuentran, entre otras:

- El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (*Baltic International Maritime Council*) (BIMCO, 2018);
- La Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes Marítimos (*The Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents*) (FONASBA, 2018);
- La Asociación de Agentes y Corredores Marítimos de Nueva York (*Association of Ship Brokers and Agents*) (ASBA, 2018);
- La Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque (*International Association of Independent Tanker Owners*) (INTERTANKO, 2018);
- La Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques de Carga Seca (*International Association of Dry Cargo Shipowners*) (INTERCARGO, 2018);
- Asociación Internacional de Aseguradores (*International*

- Underwriting Association*) (IUA, 2018), y
- El Consejo General de Buques Británicos (*General Council of British Shipping*) (GCBS, 2018);

Una de las peculiaridades de este tipo de contratos es que, invariablemente, contienen cláusulas que obligan al particular, ante cualquier controversia que se presente, a someterse a la legislación y jurisdicción de los tribunales marítimos en Londres. Este es el régimen contractual al que se sujetan las partes interesadas en el transporte marítimo. (*stakeholders*⁶).

En México, el título quinto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos regula los contratos de utilización de embarcaciones. El artículo 111 de esta ley considera los siguientes contratos de utilización de embarcaciones: “I. De arrendamiento a casco desnudo, II. Fletamento por tiempo, III. Fletamento por viaje, IV. Transporte marítimo de mercancías, V. Transporte marítimo de pasajeros, VI. Transporte de remolque y, VII. Cualquier otro contrato de naturaleza marítima”. (LNCM, 2016).

Ejecución de los roles del Estado

Uno de los aspectos más importantes que un Estado debe realizar, en el cumplimiento de los instrumentos internacionales que suscribe, es su efectiva ejecución. Lo anterior, a través de los tres roles que tiene el Estado como: Estado del pabellón, Estado rector del puerto y Estado ribereño. (Cerde, 2017).

Los deberes del Estado del pabellón se especifican en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (CONVEMAR, 1982). Para el cumplimiento de esta función el Estado debe tener el control, en todo momento, de los buques que enarbolan su pabellón. En el caso de México, estos se encuentran obligados al cumplimiento de las normas mexicanas, aun estando fuera de aguas de jurisdicción nacional, tal como lo dispone el primer párrafo del artículo 5 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. (LNCM, 2016).

Como Estado del pabellón, el país que es parte de la CONVEMAR se encuentra obligado a cumplir una serie de lineamientos en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina. Entre ellos se encuentran, el registro y las condiciones de navegabilidad de sus buques; el ambiente de trabajo y el entrenamiento de la tripulación, además de las medidas necesarias para prevenir abordajes en la mar

6 Palabra inglesa cuyo significado, de acuerdo con el diccionario *Merriam-Webster* es “one who is involved in or affected by a course of action” cuya traducción sería «persona que está involucrada o afectada por un curso de acción».

(CONVEMAR, 1982). Se prevé también la inspección, certificación y la investigación de accidentes o incidentes a la navegación marítima de los buques de su bandera. Lo anterior, se dispone también en el artículo 8 bis fracción VI de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y es una atribución de la Secretaría de Marina como Autoridad Marítima Nacional. (LNCM, 2016).

De manera similar, la CONVEMAR considera las medidas que deben observarse por parte del Estado para supervisar las condiciones de los buques extranjeros que arriban a puertos nacionales. Ello incluye, inspeccionar a embarcaciones extranjeras de acuerdo con las disposiciones internacionales existentes, según se especifica en el artículo 8 bis fracción VII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, cuyo cumplimiento se encuentra a cargo de la Autoridad Marítima Nacional. (LNCM, 2016). Esta es una función que cumple el Estado mexicano en su rol de Estado rector del puerto.

La función principal del Estado rector del puerto es prevenir la operación de buques que pudieran representar un riesgo a la navegación marítima. Ello se realiza en el marco de las disposiciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) a través de 10 regímenes de supervisión conocidos como Memorandos de Entendimiento (MoU): MoU de París (Europa y el Atlántico Norte); MoU de Tokio (Asia y el Pacífico); MoU de Viña del Mar (América Latina); MoU del Caribe; MoU de Abuja (África Occidental y Central); MoU del Mar Negro; MoU del Mediterráneo; MoU del Índico; MoU de Riad (Golfo Pérsico) y el más reciente MoU USA. (Guardia Costera de los EE. UU).

La CONVEMAR hace referencia también, en infinidad de ocasiones, a las funciones del Estado ribereño. Por ejemplo, los deberes y los derechos de protección del Estado ribereño en las aguas interiores y en el Mar Territorial se contemplan en los artículos 24 y 25 de citado instrumento. De igual manera se especifica su jurisdicción en la Zona Económica Exclusiva (artículo 56); en la plataforma continental (artículo 77) y en la ejecución de sus leyes y reglamentos (artículo 73), entre otros. (CONVEMAR, 1982).

La ejecución de los tres roles del Estado se enfatiza, principalmente, en la sección 6 de la parte XII de la CONVEMAR en materia protección y preservación del medio marino. El artículo 217 refiere al Estado del pabellón; el artículo 218 al Estado del puerto y el artículo 220 al Estado ribereño. (CONVEMAR, 1982). El ya mencionado «Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Código

III)», refiere también a estos tres roles del Estado para la ejecución y cumplimiento de las auditorías de este organismo internacional.

En México, de acuerdo con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la ejecución de los roles del Estado se ejerce por el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina que, junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, son autoridades en materia de marina mercante. (LNCM, 2016). Por lo anterior, la Secretaría de Marina, como el ente encargado de ejercer la Autoridad Marítima Nacional en México debe ejecutar las disposiciones de los instrumentos internacionales que aquí se exponen. Además, intervenir en las relaciones contractuales que se realizan entre particulares, en base a que en los contratos que se suscriben entre éstos, se demanda también el cumplimiento de disposiciones inscritas por el país en su legislación nacional, tales como el salvamento marítimo y la avería gruesa.

La AMN se compone de un binomio que se integra por: las unidades de la Armada de México en funciones de Guardia Costera y la administración de las capitánías de puerto que se realiza a través de la Unidad de Capitánías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), la cual muestra en su página Web los organismos internacionales. De igual manera, los convenios, protocolos, acuerdos, memorándums, acciones y programas que tiene a su cargo y a los que debe dar seguimiento. (UNICAPAM, 2018).

Resultados (O)

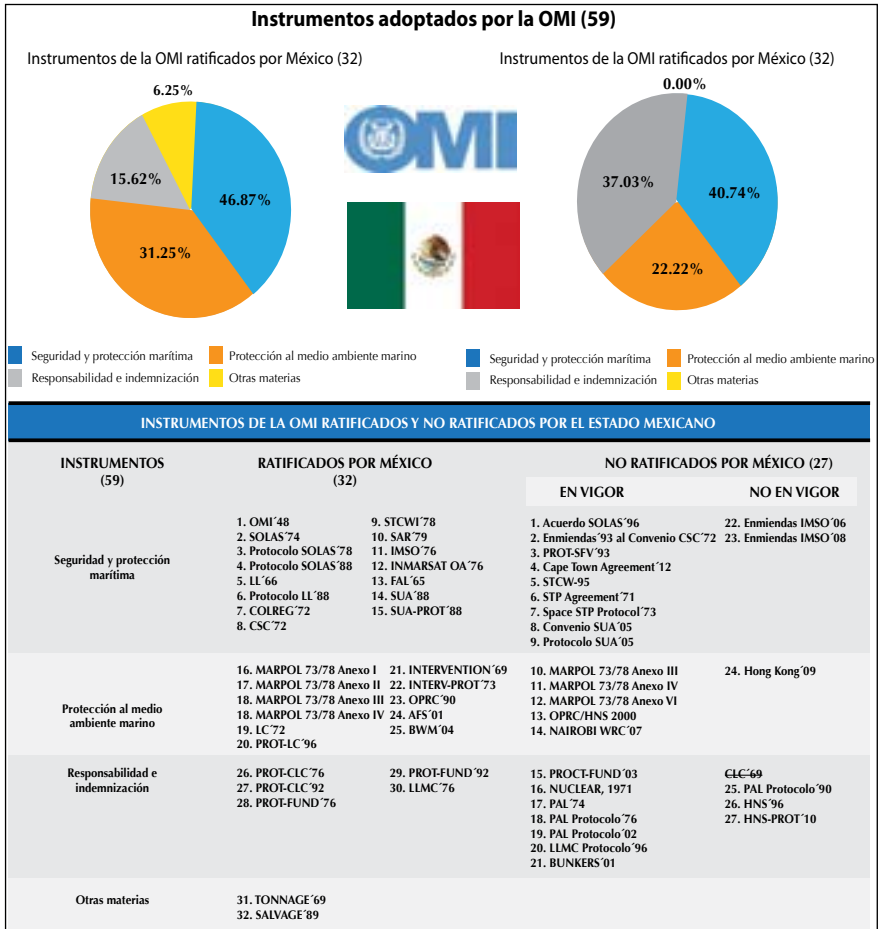
El análisis de este trabajo observa que la regulación de la industria del transporte marítimo es muy basta. No obstante, las normas más importantes derivan de lo siguiente:

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo más importante que regula la industria del transporte marítimo. México es parte del mismo desde septiembre de 1954 y, por su importancia, su estudio fue exhaustivo, por lo que se incluyen prácticamente todos sus instrumentos internacionales, incluso aquellos de los que México no es parte y los que todavía no han entrado en vigor internacional hasta la fecha.

La figura 2 muestra los resultados relacionados con los instrumentos de este organismo ratificados y no ratificados por México; señala también la necesidad de tener un puntual control sobre aquellos que está obligado a cumplir. Este seguimiento postula de igual manera, verificar la publicación de las últimas enmiendas que la OMI ha realizado a los instrumentos que México ya ratificó, trabajo que demanda de considerable tiempo y dedicación. Sin embargo, de ello depende, en

gran medida, que el país realice un buen papel en la futura auditoría obligatoria de la OMI, que tentativamente tendrá lugar en el año 2022.

Figura 2: Instrumentos adoptados por la OMI, ratificados y no ratificados por México.



Fuente: Elaboración propia con información de la OMI, actualizada al 16 de noviembre de 2018. El Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC'06), adoptado por la OIT, consolida en un solo instrumento las condiciones laborales de los trabajadores a bordo de los buques. Desafortunadamente, México no se vincula todavía a esta regulación, por lo que la Secretaría de Marina requiere coordinar con la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS) para ponerse al día en esta materia.

Con relación a la regulación derivada de organizaciones privadas, principalmente en materia contractual, existen organizaciones no gubernamentales que deben conocerse porque velan por los intereses de los armadores y los operadores de los buques.

La ejecución y cumplimiento de la regulación marítima se realiza a través de los tres diferentes roles del Estado que regula la CONVEMAR y que demanda el «Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Código III)».

Conclusiones

El transporte marítimo es un sistema integral que permite trasladar bienes (mercancía, personas, etc.) de un punto “A” a un punto “B”, como parte del servicio que requiere el comercio marítimo. Tiene sus orígenes desde que el ser humano requería satisfacer la necesidad de su propia supervivencia. En este documento se presentan evidencias que demuestran lo que podrían ser parte del génesis de la regulación de la industria del transporte marítimo plasmado en documentos históricos como el antiguo testamento.

Si por algún motivo el transporte marítimo se interrumpiera, los resultados serían catastróficos, ya que existen Estados en situación geográfica desventajosa cuya población sería afectada irremediablemente ante la falta de combustible para calentar sus hogares o alimentos para su subsistencia. Afortunadamente, México tiene una posición geográfica privilegiada y quizá por ello no advertimos la magnitud de su importancia y su impacto en la seguridad nacional. Aun así, depende en gran medida de sus exportaciones e importaciones y, por ello, requiere no sólo conocer, sino ejecutar las disposiciones de los instrumentos jurídicos que se ha obligado a cumplir para fortalecer también su poder marítimo.

En este trabajo se mencionan los organismos gubernamentales que se encargan de adoptar esta regulación, considerándose como el más importante de todos: La Organización Marítima Internacional (OMI), por lo que se realiza un estudio de la totalidad de sus instrumentos internacionales y sus correspondientes enmiendas.

Se citan, de igual manera, las organizaciones no gubernamentales, que participan también con un estatus consultivo, ante las organizaciones gubernamentales, en la regulación del transporte marítimo. De manera similar, se enlistan aquellas organizaciones privadas que elaboran y recomiendan el uso de contratos a los particulares de la industria del transporte marítimo.

En consideración a las atribuciones que tiene la Secretaría de Marina, como Autoridad Marítima Nacional en México, muestra el panorama actual del país en materia de regulación del transporte marítimo.

Lo anterior, con el fin que el Estado mexicano cumpla y ejecute adecuadamente sus tres roles como Estado del pabellón, Estado rector del puerto y Estado ribereño ante la próxima auditoría obligatoria de la OMI a la que se sujetará en el futuro próximo, de acuerdo con las disposiciones nacionales e internacionales existentes en la materia.

SINERGIA ENTRE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL Y LA ARMADA DE MÉXICO PARA EL MANTENIMIENTO DEL ESTADO DE DERECHO EN EL MAR

**CAPITÁN DE CORBETA
LILIANA DÍAZ MEDINA**

Consideraciones previas

El Estado de derecho en el mar, es decir, el conjunto de disposiciones normativas de carácter nacional e internacional que establecen los derechos y obligaciones aplicables en los espacios marinos, son tan extensos como el mar en sí mismo; en él, convergen diversas materias del Derecho, como el internacional público, privado y humanitario, mercantil, penal, laboral, ambiental, administrativo, aduanero, energético, constitucional, sanitario, migratorio y hasta derechos humanos. Por lo tanto, en nuestro país existen tantas autoridades en materia marítima, como atribuciones les sean asignadas a los entes gubernamentales en el marco jurídico nacional e internacional.

Dicho lo anterior, el presente capítulo considera exclusivamente el análisis de la interacción entre la Secretaría de Marina, en su carácter de Autoridad Marítima Nacional, y la Armada de México en funciones de Guardia Costera, para el mantenimiento del Estado de derecho en el mar con base en sus atribuciones legales.

Ahora bien, es necesario subrayar que la Secretaría de Marina y la Armada de México, aunque estrechamente vinculadas al ser esta parte de aquella, no constituyen una misma autoridad, ya que ambas tienen naturaleza jurídica distinta y esto, aunque jurídicamente es fácilmente comprensible, desde el punto de vista fáctico presenta una particular complejidad, cuya comprensión no siempre es fácilmente asequible, ni a propios ni a ajenos.

Por una parte, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) establece en el párrafo primero de su artículo 7, que la Autoridad Marítima Nacional la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina para el ejercicio de la soberanía, protección y seguridad marítima, así como el mantenimiento del Estado de derecho en las Zonas Marinas Mexicanas, sin perjuicio de las atribuciones

que correspondan a otras dependencias. (LNCM, 2016). Por otro lado, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), la Armada de México está considerada como una de las tres Fuerzas Armadas permanentes: Ejército, Armada y Fuerza Aérea. (CPEUM, 2016).

La Secretaría de Marina es una de las 19 dependencias que integran la administración pública centralizada en México y está encargada del despacho de los asuntos de carácter administrativo, los cuales están señalados en el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF) y demás normatividad aplicable, (LOAPF, 2016) paralelamente, la Armada de México es una institución militar nacional permanente, cuya misión es emplear el Poder Naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país. Por lo tanto, la Secretaría de Marina y la Armada de México, son entes diferentes, ya que la primera atañe a una secretaría de Estado, mientras que la segunda a una institución militar.

Lo anterior, no significa que ambas instituciones sean ajenas entre sí, por el contrario, al estar la Armada de México insertada en la orgánica de la Secretaría de Marina como parte integral de ésta, guardan una relación de estrecha coordinación, planeación y colaboración para la efectiva atención de los asuntos marítimo-portuarios, siendo ineludible el señalar que la titularidad de la Secretaría de Marina y el Alto Mando de la Armada de México, recaen por mandato de ley en la misma persona y, por ende, sus decisiones, órdenes y directivas son parte integral de las acciones que conforman la sinergia entre las funciones administrativas de la Autoridad Marítima Nacional y la capacidad operativa de la Armada de México en funciones de Guardia Costera.

Evolución histórica de la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México en funciones de Guardia Costera

Secretaría de Marina

Con el fin de la guerra de Independencia, nuestro país daba paso a un periodo de reestructuración gubernamental, de ahí la expedición, el 8 de noviembre de 1821, del Reglamento para el gobierno interior y exterior de las secretarías de Estado y del Despacho Universal, que dividía a la administración pública en cuatro grandes áreas: gobierno, hacienda, justicia, guerra y marina; esta última, con atribuciones relacionadas con la defensa nacional a través de fuerzas terrestres, aéreas y marítimas. (García, 2015, p. 226). Posteriormente, ya en la Ley de Secretarías de Estado se le asignaban a la Secretaría de Guerra y Marina facultades en materia de patente de corso y escuelas náuticas.

Transcurrió más de un siglo para reconocer la importancia estratégica de otorgar al sector marítimo su autonomía con respecto a las actividades del ejército, lo que se logró gracias al General Lázaro Cárdenas del Río, quien, en su penúltimo informe presidencial, expuso los motivos para fomentar y desarrollar las actividades marítimas. Convencido de dicha necesidad, el congreso aprobó la propuesta presidencial y el 30 de diciembre de 1939 decretó la modificación a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado (LSDE), creando el Departamento de la Marina Nacional, que funcionó como tal del 1° de enero al 31 de diciembre de 1940, fecha en la cual se publicó el decreto de elevación a Secretaría de Estado. (García, 2012, pp. 42-45).

Desde su creación como departamento, la Marina estuvo encargada de la organización, administración y preparación de la Armada Nacional, del personal naval militar, de la educación pública naval y la policía marítima; sin embargo, también se le confirieron facultades que no estaban directamente relacionadas con ese instituto armado, ya que se le atribuyeron la adjudicación y otorgamiento de contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua, astilleros, diques y varaderos; además de costas, puertos, faros, obras marítimas, marina mercante, fomento y permisos de pesca, administración de los recursos del mar, veda, asesoramiento técnico de las asociaciones de marinos y pescadores, así como la administración de institutos de investigación y de enseñanza en materia de pesca y marítima, entre otras.

Mientras que a la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se le asignaron atribuciones principalmente relacionadas con el ámbito aéreo y terrestre, comunicaciones postales y eléctricas, obras públicas; y por lo que respecta al ámbito marítimo, únicamente se le atribuyeron dos facultades, en primer lugar, establecer tarifas para el cobro de los servicios públicos de transporte marítimo y fluvial, y en segundo, jurisdicción sobre los servicios conexos o auxiliares de las vías de comunicación marítimas y fluviales, tales como estiba, alijo y pilotaje en puerto. (LSDE, 1939).

Posteriormente, en 1940, para cumplir con los planes y acciones asignadas por el Poder Ejecutivo, la nueva secretaría continuó con los mismos servicios y ramos del extinto Departamento de Marina. Con la publicación en el Diario Oficial de la Federación de la nueva Ley de Secretarías y Departamentos de Estado del 24 de diciembre de

1958, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes adoptó su actual denominación, pero no las funciones en materia de comunicaciones por agua y de marina mercante, las cuales continuaron siendo competencia de la Secretaría de Marina.

Lo anterior llegaría a su fin con la abrogación de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado y la creación de la nueva ley orgánica de la Administración Pública Federal en 1976, en la que, los asuntos relacionados con la marina mercante, comunicaciones por agua y servicios marítimos y portuarios le fueron asignadas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, además de las de carácter pesquero, al Departamento de Pesca (LOAPF, 1976). La Secretaría de Marina conservó sus atribuciones respecto a la Armada, el ejercicio de la soberanía en aguas territoriales, la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la Zona Económica Exclusiva, así como la organización y administración del servicio de policía marítima, servicio que, años más tarde, se convertiría en funciones de Guardia Costera.

El 4 de mayo de 2006 se agregó una fracción VII bis al artículo 30 de la LOAPF para facultar a la Secretaría de Marina en materia de búsqueda, rescate, salvamento y auxilio en las Zonas Marinas Mexicanas, proteger el tráfico marítimo y salvaguardar la vida humana en el mar, en concordancia con la entrada en vigor el 25 de junio de 1990 del Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre Búsqueda y Rescate Marítimo, en el que se estableció como autoridad responsable a la Armada de México. (ACUERDO SAR, 1991).

Más adelante, con la reforma del 26 de diciembre de 2013 se incluyeron atribuciones en materia de vertimiento de desechos, así como protección marítima y portuaria en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con lo que se involucraba cada vez más a la Marina en las funciones relacionadas con el mantenimiento del Estado de derecho en el mar, pero también en la protección de los puertos mediante figuras como el Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR) y las Unidades Navales de Protección Marítima y Portuaria (UNAPROP) y la participación de la Armada de México en el control de tráfico marítimo, la implementación de la figura de Control Naval de Tráfico Marítimo y del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) con sus tres niveles de protección.

Tres años después, en el año 2016, el titular del Ejecutivo Federal en ejercicio de la facultad que le confiere la fracción I del artículo 71 constitucional, presenta al H. Congreso de la Unión una iniciativa de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas

disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, la cual fue aprobada y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de diciembre de esa anualidad. Mediante ese decreto se ampliaron las facultades de la Secretaría de Marina en materia de seguridad marítima a través de la inspección naval a embarcaciones, artefactos navales, astilleros y estaciones de servicio marítimos, salvamento e investigación en caso de accidentes e incidentes marítimos, control de tráfico marítimo, supervisión de la marina mercante, administración y operación del señalamiento marítimo, abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales, así como administración de los registros nacionales de la gente de mar y de embarcaciones. (LOAPF, 2016).

De esta manera, el 17 de junio del 2017 con la entrada en vigor del decreto, la Secretaría de Marina recibió de la de Comunicaciones y Transportes: 98 Capitanías de Puerto activas y cinco inactivas, 836 inmuebles, 298 vehículos, 173 embarcaciones, 729 señales marítimas, siete buques balizadores y 96 estaciones meteorológicas (Sainz, 2017, p. 17-22). Estos recursos materiales se integraron a la infraestructura de la Secretaría de Marina, para ejercer la Autoridad Marítima Nacional con el apoyo de la Armada de México en su despliegue de Mandos Navales, haciendo uso de su capacidad operativa a través de personal, embarcaciones, buques y aeronaves.

Armada de México

El precedente es la Armada Nacional, dentro del despacho de Guerra y Marina creado al consumarse la Independencia, posteriormente, a través del decreto del 14 de noviembre de 1821 emitido por la Soberana Junta Provisional Gubernativa y la Regencia, Agustín de Iturbide recibió el nombramiento de Jefe Supremo de las Armas de Mar y Tierra, con el grado de Almirante Generalísimo. De esta forma, se convirtió en el primer Almirante que tuvo la Marina de Guerra en el México Independiente. Aunque fue hasta el siglo XX que la Armada adquirió una mayor importancia. (Secretaría de Marina, 2012).

En un principio, tanto el Ejército como la Armada fueron reguladas de manera conjunta en un solo ordenamiento legal, no obstante, durante el gobierno de Francisco I. Madero, del 1 al 8 de enero de 1912, se publicó en forma seriada en el Diario Oficial de la Federación, la Ordenanza General de la Armada, que actualmente se encuentra vigente y cuya última reforma data del año 2000.

El artículo primero de este ordenamiento, señala que la Armada Nacional depende directamente del Presidente de la República y tiene

por objeto hacer la guerra, en el mar y en las costas, en defensa de la independencia, integridad y decoro de la nación, y cooperar al orden constitucional y a la paz en el interior. Asimismo, en el artículo 1,689 faculta al comandante general del Departamento Marítimo para emitir providencias de orden administrativo, tanto para la conservación y policía de los puertos, como para la disciplina de los tripulantes que desembarquen en los puertos de su jurisdicción. Cabe mencionar que la ordenanza contiene diversas disposiciones que hacen referencia a labores de policía, sin embargo, éstas no llegan a constituir funciones de Guardia Costera, puesto que su alcance es limitado exclusivamente a las actividades propias de los buques navales.

La Armada de México tuvo su primera ley orgánica en diciembre de 1952, la cual fue abrogada y sustituida por ordenamientos de la misma denominación en los años de 1971, 1984, 1993 y hasta la del año 2000 que es la que actualmente se encuentra en vigor.

De entre las funciones de la Armada, se encuentran las siguientes: defender la soberanía del país en aguas, costas e islas nacionales y ejercer la vigilancia en las mismas; cooperar en el mantenimiento del orden constitucional del Estado mexicano; ejercer jurisdicción naval militar en nombre de la Federación en el Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores y lacustres en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes; proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre en la jurisdicción federal y donde el mando supremo, es decir, el Presidente de la República lo ordene; efectuar operaciones de rescate y salvamento en el mar, auxiliar a la población en los casos y zonas de desastre o emergencias, actuando por sí o conjuntamente, con el ejército y fuerza aérea; coadyuvar en la represión del contrabando y tráfico ilegal de estupefacientes y psicotrópicos y realizar actividades de investigación científica, oceanográfica, biológica y de los recursos marítimos.

Por otra parte, en el plano internacional, la Armada de México también adquirió compromisos internacionales con la Guardia Costera de los Estados Unidos. El 12 de diciembre de 1989, el Senado de la República aprobó el acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre Búsqueda y Rescate Marítimo, mediante el cual se establecían las normas para la cooperación entre ambas autoridades, así como para coordinar su respuesta a casos de peligro en los que vidas o propiedades estén amenazadas en el mar. (ACUERDO SAR, 1991).

Por cuanto hace a la Armada de México en funciones de Guardia Costera, como mencionamos anteriormente, sus antecedentes formales datan desde la creación de la LOAPF, puesto que en su artículo 30 fracción VII, a la Secretaría de Marina se le encomendó organizar y administrar el “servicio de policía marítima”, (LOAPF, 2016) cuya definición no se encontraba plasmada en ordenamiento legal alguno. Esto ocasionó incertidumbre respecto a los alcances de la policía marítima, puesto que no se tenía certeza respecto de lo que significaba y cuáles eran sus funciones, si tenía facultades de investigación y persecución de delitos como las policías convencionales y si, en ese tenor de ideas, tendría que actuar bajo la conducción y mando del ministerio público como lo establece el artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (CPEUM, 2016).

Además de que, podría contravenir lo establecido en el artículo 26 del Reglamento General de Deberes Navales, en el sentido de que estipula como un deber común para el personal naval, respetar y no realizar funciones de policía, excepto en dos casos específicos: que la autoridad civil solicite el auxilio y éste sea autorizado por el Alto Mando y que intervenga directamente en caso de flagrancia, o en otras palabras, detener a cualquier persona en el momento en que estuviere cometiendo un delito o inmediatamente después de haberlo cometido, con la obligación elevada a rango constitucional, de ponerla sin demora a disposición de la autoridad más cercana y ésta con la misma prontitud a la del ministerio público. (RGDN, 2003).

Por lo anterior, y tras varios intentos fallidos de creación de un cuerpo legal que regulara la policía marítima, fue necesario reformar la LOAPF, lo cual se logró el 19 de mayo de 2017, modificando el texto que hacía referencia al “servicio de policía marítima”, para sustituirlo por “funciones de Guardia Costera a través de la Armada” a fin de mantener el Estado de derecho en las Zonas Marinas Mexicanas, costas y recintos portuarios. Esta reforma reflejó la suma de esfuerzos entre la Secretaría de Marina y la Armada de México, puesto que, tal y como hasta ahora permanece la redacción de la fracción VII del artículo 30 de la LOAPF, las funciones de Guardia Costera le fueron legalmente otorgadas a la secretaria, pero el ejercicio de éstas, se le atribuyó a la Armada, en razón de que esta última es la que cuenta con los recursos operativos para materializarla.

En este punto es necesario hacer un paréntesis para mencionar que además de la policía marítima, también existen otros conceptos como “policía naval” “policía militar” y “policía ministerial militar”, que pueden ser fácilmente asociados con el servicio de policía marítima

que posteriormente se convirtió en las funciones de Guardia Costera; sin embargo, dichas acepciones tienen diferente naturaleza y, por lo tanto, aplicación en materia diversa. Tanto el término de “policía naval” como de “policía militar” están relacionados entre sí, en el sentido de que se trata de servicios de armas, es decir, funciones de carácter no permanente, desempeñado por personal naval o militar armado, según corresponda, en las instalaciones tanto de la Armada como del Ejército y Fuerza Aérea, con la finalidad de resguardar la seguridad perimetral de los inmuebles navales y militares, así como de las personas y bienes que se encuentran en éstos.

Cabe mencionar que, en el año 2011, el entonces gobernador de Veracruz, solicitó apoyo al Presidente de la República para que la Secretaría de Marina se hiciera cargo de la seguridad en cinco de los municipios más peligrosos de ese estado, ante la carencia en algunos municipios de policía municipal y del hecho de que las policías estatales estaban incurriendo en actos de corrupción. Fue así como alrededor de 1,300 efectivos conformaron la policía naval en apoyo a funciones de seguridad pública en Veracruz para combatir los altos índices de delitos del fuero común y federal. (MILENIO, 2019).

Más tarde, el 1º de marzo de 2016 se creó, mediante Acuerdo Secretarial 041, el Batallón de Policía Naval con sede en la Ciudad de México, cuya misión consiste en brindar seguridad y protección, dentro y fuera del edificio sede de la Secretaría de Marina y a las instalaciones navales que le sean asignadas, proporcionando al interior seguridad militar y mantener el régimen interno, y al exterior para cumplir la misión y atribuciones de la Armada de México, en tareas que le ordene el Cuartel General del Alto Mando, en apoyo a las autoridades civiles en disturbios, actos tendientes a obstaculizar, bloquear o atentar contra las citadas instalaciones y para atender contingencias por desastres naturales, así como cumplir las órdenes del Alto Mando en coordinación con otras Dependencias del Gobierno Federal (Acuerdo Secretarial 041, 2016). Actualmente, la policía naval continúa en funciones, teniendo como base el estado de Veracruz y la Ciudad de México, y una parte de la misma está próxima a integrarse a la Guardia Nacional de reciente implementación.

Ahora bien, de acuerdo con el artículo 2 del Código de Justicia Militar, tanto la policía ministerial militar, como la policía militar y la policía civil, son auxiliares en la administración de justicia militar, que forma parte del fuero de guerra, consagrado en el artículo 13 constitucional. Dicho precepto legal, señala que ninguna persona o corporación puede tener fuero, ni gozar más emolumentos que los que sean compensación de servicios públicos y estén fijados por la ley, y que subsiste el fuero

de guerra para los delitos y faltas contra la disciplina militar; pero los tribunales militares en ningún caso y por ningún motivo podrán extender su jurisdicción sobre personas que no pertenezcan al ejército. Es a la Secretaría de la Defensa Nacional a quien le corresponde administrar la justicia militar, a través de los tribunales militares, ministerio público y las policías mencionadas anteriormente, para la investigación y persecución de los hechos probablemente constitutivos de delitos del orden militar. En ese orden de ideas, la policía ministerial militar actúa bajo la conducción y mando del ministerio público para la investigación de delitos que sean competencia de la jurisdicción militar y se compone de un cuerpo permanente de personal naval y militar, así como de aquellos que, en virtud de su cargo o comisión, desempeñan accidentalmente dichas funciones. (CJM, 2018).

En la administración federal del periodo 2000–2006, se generó otro cambio importante, al menos en cuanto hace a la Doctrina Naval y a los niveles de alistamiento, que tendía a la búsqueda de pasar, de una Armada de aguas cafés, a una Armada de aguas azules, es decir, de una fuerza naval con capacidad para operar fuera las Zonas Marinas Mexicanas (en cualquier parte del mundo) y ejercer el control del mar en sentido más amplio. Se ordenó que ambas fuerzas navales, la del Golfo y la del Pacífico, se constituyeran en el “escudo de la nación”, otorgándoles la responsabilidad de ejercer el mandato constitucional en su parte de “defensa exterior”, dejando a los mandos territoriales la responsabilidad de la segunda parte, esto es, la de “seguridad interior” que, en términos marítimos, significaba el ejercicio del Estado de derecho en el mar. Esto implicó una primera gran división, generándose un esbozo de una marina de guerra como tal y una primigenia guardia costera, aunque sin emplear el nombre como tal.

Es así como a lo largo de los años, se fue consolidando la sinergia entre la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México en funciones de Guardia Costera, con una responsabilidad compartida en el mantenimiento del Estado de derecho en el mar. El presente capítulo se circunscribe a dos de las materias más importantes de esta sinergia: seguridad y protección marítima respecto de embarcaciones, artefactos navales e instalaciones portuarias y el combate al crimen en las Zonas Marinas Mexicanas.

Seguridad marítima y protección marítima

En primer lugar, es necesario mencionar que, aunque encuentran diversos puntos de convergencia entre sí, la seguridad marítima y la protección marítima no son lo mismo y, por ende, las acciones que la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México en funciones de Guardia Costera implementan respecto a cada una de ellas, son diferentes.

La seguridad marítima o *maritime safety*, se refiere a prevenir o minimizar la ocurrencia de accidentes en el mar que pueden ser causados por buques de baja calidad, o por errores de la tripulación o de operadores no calificados, mientras que la protección marítima o *maritime security*, está relacionada con la salvaguarda de embarcaciones, pasajeros, tripulación y carga contra actos ilegales y deliberados. (Klein, 2011, pp. 8-21).

Seguridad marítima (*Maritime safety*)

Desde los primeros tiempos, el mar siempre ha sido sinónimo de inseguridad para los que se aventuran en él. Esta ausencia endémica de seguridad explica porque el comercio marítimo temprano estaba reservado principalmente para los aventureros. El mar estaba comúnmente asociado con la idea del azar o del destino, con lo peligroso y por supuesto, la inseguridad. La historia de la navegación desde la antigüedad muestra que las necesidades de seguridad salieron a la luz sólo gradualmente, a raíz de accidentes y desastres marítimos, provocando enormes cambios en los comportamientos individuales y colectivos en la comunidad marítima. (Boisson, 1999, p. 45).

La seguridad marítima puede ser clasificada de acuerdo con su momento de aplicación, es decir, dependiendo de cuándo se implemente la normatividad nacional e internacional con respecto a la ocurrencia de un siniestro (accidente o incidente) marítimo. En contexto, existen tres tipos de seguridad marítima:

- **Primaria o preventiva.** Se encuentra integrada por el conjunto de disposiciones relacionadas con la prevención y erradicación de siniestros marítimos.
- **Secundaria.** Está constituida por las normas aplicables durante e inmediatamente después del acontecimiento de un siniestro marítimo y su fin consiste en minimizar sus efectos adversos. Básicamente es la implementación de las medidas planeadas anteriormente a la ocurrencia de un accidente marítimo y su objetivo es atenuar o reducir sus consecuencias.
- **Terciaria.** Comprende las medidas aplicables para determinar a los responsables de los siniestros marítimos y los responsables de llevar a cabo pagos por concepto de compensación a las víctimas. Estas medidas están orientadas a restaurar la situación funcional de los diversos componentes del sistema después de un evento marítimo. (Lubis, 2017).

Para que las embarcaciones estén en condiciones de navegar de forma segura, es necesario que cumplan con una serie de requerimientos mínimos para su construcción, operación, equipamiento y formación de la tripulación.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha plasmado dichos requerimientos en convenios, códigos, repertorios y recomendaciones, los cuales también forman parte integrante del orden jurídico del Estado mexicano.

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS por sus siglas en inglés) está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales de seguridad marítima, ya que contiene normas mínimas relativas a la construcción de embarcaciones, seguridad contra incendios, dispositivos y medios de salvamento, radiocomunicaciones, seguridad en la navegación, transporte de cargas y mercancía peligrosa, entre otras. El SOLAS y los instrumentos que se derivan del mismo, tales como el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), el Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS) y el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), entre otros, constituyen el régimen de seguridad marítima de la navegación, de las embarcaciones y de la carga.

Por su parte, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (STCW por sus siglas en inglés), también forma parte de los instrumentos internacionales de seguridad marítima y contiene disposiciones obligatorias para la gente de mar relacionadas con su preparación profesional, lo que se conoce como seguridad marítima ocupacional. La implementación de este tratado internacional en nuestro país, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante, la cual se encarga de la capacitación de los marinos mercantes a través de la administración de escuelas náuticas, así como la certificación de cursos de capacitación a la gente de mar.

Estas disposiciones internacionales a su vez, son armonizadas al derecho interno de los Estados que las adoptan para hacerlas coercitivas en su territorio; concretamente en el sistema jurídico mexicano, dichos requerimientos están incluidos principalmente en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) y su reglamento, y la verificación de su cumplimiento es una de las funciones de la Secretaría de Marina, a través de la inspección naval y la certificación marítima, es decir, la verificación y posterior validación del cumplimiento de los tratados internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de prevención de la contaminación marina por embarcaciones.

Derivado de lo anterior, las actividades principales que la Autoridad Marítima Nacional lleva a cabo en coordinación con la Armada de México, en materia de seguridad marítima son las siguientes:

- Inspecciones de Estado de bandera a embarcaciones nacionales para verificar el cumplimiento de disposiciones del SOLAS y la verificación de documentos técnicos establecidos en el reglamento de la LNCM.
- Inspecciones de Estado rector del puerto a buques extranjeros, éstas últimas en cumplimiento al Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado rector del puerto también conocido como Acuerdo de Viña del Mar, del cual el Estado mexicano es parte firmante.
- Seguimiento permanente mediante el sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance (LRIT por sus siglas en inglés) a buques mexicanos en cualquier parte del mundo en que se encuentren navegando, así como buques extranjeros que ingresan a puertos nacionales o bien, que navegan a una distancia de hasta 1,000 millas náuticas de las costas nacionales.
- Aplicación de sanciones por incumplimiento a la LNCM y su reglamento respecto a disposiciones de seguridad marítima.
- Operativos de seguridad en las costas y zonas marinas para preservar la vida humana en el mar.
- Supervisión de la aplicación de disposiciones jurídicas nacionales e internacionales en materia de seguridad marítima, a través de visitas de verificación.
- Operaciones de búsqueda y rescate, así como auxilio y salvamento marítimo en caso de accidentes o incidentes marítimos, así como de tripulaciones nacionales y extranjeras en caso de abandono de embarcaciones en Zonas Marinas Mexicanas.
- Coordinación de la construcción, operación, mantenimiento y modernización de la red de señalamiento marítimo, así como la operación y mantenimiento de buques balizadores y equipos para el servicio y apoyo a dicho señalamiento.
-

Asimismo, la Autoridad Marítima Nacional se apoya del personal naval militar para llevar a cabo lo siguiente:

- Inspecciones a instalaciones de servicio: astilleros, talleres de reparación, varaderos, diques secos, flotantes, estaciones receptoras de desechos, a fin de verificar que cuentan con los elementos estructurales y de personal para mantener la seguridad marítima.
- Revisión y aprobación de documentos técnicos relativos a proyectos de construcción y modificación a embarcaciones, así como planos de seguridad y contra incendios, esto con la finalidad de verificar que los buques cumplan con las reglas mínimas de seguridad internacionalmente aceptadas para su buen funcionamiento y atención de contingencias a bordo de los mismos.

- Autorización a personas morales para fungir como organizaciones reconocidas, a fin de que, con base en el Código de Organizaciones Reconocidas, 2013 (Código OR) y habiendo reunido los requisitos de ley respectivos, a nombre de la Autoridad Marítima Nacional, lleven a cabo procesos de inspección y certificación de seguridad marítima y prevención de la contaminación, con lo que se amplía el espectro de opciones para las personas físicas y morales que buscan certificar sus embarcaciones.
- En cuanto a la inspección naval privada, expedición de autorizaciones a personas físicas para emitir documentos técnicos, elaboración de planos, cálculos de arqueo, protocolos de experimentos de inclinación y cuadernillos de estabilidad de los buques.

Finalmente, y a pesar de que el fin primordial de la seguridad marítima es evitar accidentes o incidentes, éstos llegan a ocurrir, ante esto, la Autoridad Marítima Nacional lleva a cabo la investigación de accidentes o incidentes marítimos, para lo cual se apoya con personal naval perteneciente a la Armada de México. Como parte de la investigación, es necesario llevar a cabo peritajes, los cuales son elaborados por personal egresado de las escuelas de formación naval, quienes cuentan con la capacidad necesaria para fungir como peritos en materia de navegación marítima, cubierta y máquinas, electrónica, radiocomunicación, entre otras.

Protección marítima (*Maritime security*)

El Dr. Max Mejía (2003), catedrático de la Universidad Marítima Mundial de la OMI con sede en Malmo, Suecia, hace referencia al Dr. Kenneth Gale Hawkes, quien define a la protección marítima como aquellas medidas empleadas por organizaciones o administraciones marítimas, así como propietarios, operadores y administradores de embarcaciones, artefactos navales e instalaciones portuarias, para protegerlos contra actos de incautación, sabotaje, piratería, robo, secuestro de barcos, el uso del mar por terroristas, traficantes de carga ilícita, incluidas drogas, armas y personas. Las amenazas a la protección marítima ante el crimen internacional y las organizaciones extremistas, representan hoy en día un peligro para la seguridad de la navegación, los buques y los pasajeros. (Mejía, 2003, p. 2).

Por lo que hace al marco jurídico nacional, la Ley de Puertos no contiene una definición legal exclusiva de protección marítima, sin embargo, sí considera el concepto de “protección marítima y portuaria”, entendiéndose como tal, a las medidas, mecanismos, acciones o instrumentos que permitan un nivel de riesgo aceptable en los puertos y en la administración, operación y servicios portuarios, así como en las

actividades marítimas, en los términos que establezcan los tratados o convenios internacionales de los que México sea parte en materia de protección marítima y portuaria. (Ley de Puertos, 2016).

En su informe de 2008 sobre los océanos y el Derecho del Mar, el Secretario General de las Naciones Unidas identificó siete amenazas específicas a la protección marítima:

- Piratería y robo a mano armada.
- Terrorismo.
- Tráfico ilícito de armas.
- Tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas.
- Tráfico ilícito de personas por mar.
- Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.
- Daños intencionales e ilegales al medio marino.

De lo anterior, se infiere que la protección marítima está directa y preponderantemente relacionada con conductas ilícitas, es decir, delitos, mismos que pueden representar un riesgo potencial de amenaza a las embarcaciones, artefactos navales, instalaciones portuarias, personas y carga.

Con más de tres millones de kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva, nuestro país no es la excepción a estas amenazas. El flujo de tráfico marítimo en dicha zona, así como su conexión y proximidad a las aguas estadounidenses lo hacen aún más propenso a ataques terroristas. Los eventos ocurridos el 11 de septiembre de 2001 a las torres gemelas, revolucionó la regulación a nivel internacional en materia de protección marítima, con la elaboración y entrada en vigor del Código PBIP que establece el marco internacional de cooperación entre Estados y organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario, para detectar y enfrentar amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional, así como establecer los niveles de protección en los puertos y las medidas para su resguardo. También establece facultades de certificación de planes y estipula la obligatoriedad de contar con responsables de la protección en embarcaciones y puertos.

En diciembre de 2004 y con la finalidad de implementar las disposiciones del Código PBIP, las Secretarías de Marina y Comunicaciones y Transportes formalizaron un acuerdo de colaboración para las acciones a implementar con respecto a los niveles de protección. Posteriormente, en septiembre de 2007 se firmó otro acuerdo que derogó el anterior y con

el cual se crearon los entonces Centros Unificados para la Atención a Incidentes Marítimos y Portuarios, lo que años después se convertirían en lo que ahora conocemos como CUMAR, con la expedición de su reglamento en el Diario Oficial de la Federación, derogando los acuerdos anteriormente mencionados.

De conformidad con los artículos 19 Bis y 19 Ter de la Ley de Puertos, el CUMAR es un grupo de coordinación interinstitucional entre las Secretarías de Marina y de Comunicaciones y Transportes, para la aplicación de las medidas de protección marítima y portuaria y la atención eficaz de incidentes marítimos y portuarios. A la vez, el CUMAR tiene como principal encomienda, la aplicación de las disposiciones y medidas de reacción que se dispongan dentro del marco del capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP, para el cumplimiento de los niveles de protección conforme a lo siguiente:

- Nivel de protección 1: establecimiento en todo momento, de medidas mínimas de protección marítima y portuaria.
- Nivel de protección 2: señalamiento de medidas adicionales de protección marítima y portuaria a las establecidas en el inciso anterior por aumentar el riesgo de que ocurra un suceso que afecte la protección durante un determinado periodo.
- Nivel de protección 3: implementación de medidas específicas adicionales de protección marítima y portuaria a las establecidas en los incisos anteriores por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un suceso que afecte la protección, aún en el caso de que no pudiera localizarse el objetivo específico que dicho suceso afecte (Ley de Puertos, 2016).

La protección marítima y portuaria en México también se encuentra resguardada por las UNAPROP, creadas por acuerdo secretarial en 2014 y las cuales son unidades operativas conformadas por personal perteneciente a la Armada y que llevan a cabo acciones de vigilancia, inspección y control dentro de los recintos portuarios.

En la implementación del capítulo XI-2 “Medidas especiales para incrementar la protección marítima” del Convenio SOLAS a nivel nacional, la Autoridad Marítima Nacional lleva a cabo certificaciones y pruebas del Sistema de Alerta de Protección del Buque (SSAS, por sus siglas en inglés), de igual manera, y en coordinación con la Armada de México, se implementan evaluaciones de protección a buques, verificaciones de certificación iniciales e intermedias y la expedición de Registro Sinóptico Continuo, el cual, es el documento que acredita el cumplimiento de las medidas de protección marítima previstas

en el Convenio SOLAS y Código PBIP, respecto de buques, unidades de perforación mar adentro y artefactos navales que realicen interfaz buque-puerto de bandera mexicana. Además, se otorga autorización de Organizaciones de Protección Reconocidas (OPRs) a empresas y sociedades de clasificación para atender las embarcaciones mercantes nacionales que deban realizar procesos de certificación en materia del Código PBIP.

Combate al crimen en las Zonas Marinas Mexicanas

De acuerdo con el Informe sobre el Transporte Marítimo 2018 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, más del 80% del comercio mundial se transporta por mar. (UNCTAD, 2018). Dado que, gracias a los avances tecnológicos, hoy en día es posible fabricar embarcaciones de mayores dimensiones, su capacidad para transportar carga también aumentó. Sin embargo, no sólo la industria marítima se vio beneficiada por este desarrollo, sino también los transgresores de la ley, en el sentido de que un buque puede ser utilizado como un arma contra las instalaciones portuarias y estratégicas o bien, como transporte para la entrega de las mismas. (McNicholas, 2008, p. 162).

Los delitos que tienen lugar en el mar son igual o quizás más importantes que los que se cometen en la tierra; las circunstancias de modo, tiempo y lugar en el que se desarrollan los hacen especialmente particulares y el grado de complejidad respecto a su persecución e investigación, se magnifica por factores aparentemente insignificantes como el clima y el estado del mar; si a esto le sumamos la destreza que la delincuencia va adquiriendo mediante sus prácticas ilegales, tenemos como resultado actividades ilícitas que requieren de especial atención mediante el personal y los medios idóneos para su represión.

No existe un listado universal que señale con exactitud cuántas y cuáles actividades que se desarrollan en el mar están consideradas como ilícitas, esto dependerá de la región o país de que se trate, así como de la tipificación de dichas conductas en su respectiva normatividad; por lo que, los delitos marítimos son tan diversos que no podrían ser inventariados en una lista limitativa.

En nuestro país, las conductas ilícitas de índole marítimo se encuentran tipificadas, principalmente, en el Código Penal Federal (CPF), tales como terrorismo, tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, contrabando de personas y armas y piratería. El propio CPF en su artículo 6° reconoce aquellos delitos no previstos en el mismo, pero sí en una ley especial o un tratado internacional de observancia obligatoria en México (CPF, 2019), bajo ese esquema, la Armada de México en funciones de Guardia Costera y en coordinación con la Autoridad

Marítima Nacional, combate en las Zonas Marinas Mexicanas, los ilícitos tipificados en instrumentos internacionales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988 (Convenio SUA 1988) y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas fijas emplazadas en la Plataforma Continental de 1988 (Protocolo SUA de 1988) así como sus respectivas versiones del año 2005, la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988 (Convención de Drogas de 1988), el Segundo Convenio de Ginebra para Aliviar la Suerte que corren los Heridos, los Enfermos y los Náufragos de las Fuerzas Armadas en el Mar de 1949. (II Convenio de Ginebra).

Asimismo, existen otros ordenamientos legales que contemplan delitos que podrían ser cometidos en las Zonas Marinas Mexicanas, tales como la Ley General para Prevenir, Sancionar y Erradicar los Delitos en materia de Trata de Personas y para la protección y asistencia a las Víctimas de estos delitos (Ley de Trata de Personas), la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos y la Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos cometidos en materia de Hidrocarburos , tabla 1.

Tabla 1: Delitos marítimos.

Nacionales	Internacionales
<ul style="list-style-type: none"> • Tráfico ilícito de drogas. Artículo 194, fracción II del Código Penal Federal. • Trata de personas. Artículo 10 de la Ley de Trata de Personas. • Armas prohibidas. Artículo 160 del Código Penal Federal, en relación con la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos. • Terrorismo. Artículo 139 del Código Penal Federal. • Operaciones con recursos de procedencia ilícita. Art. 400 bis del Código Penal Federal. • Delitos cometidos en materia de hidrocarburos. Título segundo de la Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos cometidos en materia de Hidrocarburos. • Delitos en contra de la biodiversidad y delitos ambientales. Título XXV del capítulo segundo del Código Penal Federal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Delitos contra la seguridad de la navegación. Artículo 3 Convenio y Protocolo SUA. • Transporte de esclavos. Artículo 99 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. • Piratería. Artículo 101 de la CONVEMAR. • Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancia psicotrópicas. Artículo 108 de la CONVEMAR. • Delitos establecidos en el artículo 3 de la Convención de Drogas de 1988. • Perfidia, homicidio intencional, tortura o tratos inhumanos, destrucción y apropiación de bienes, no justificadas por necesidades militares en el marco de una guerra marítima. Artículo 51 del II Convenio de Ginebra, así como el artículo 37 de su Protocolo I.

Fuente: Elaboración propia.

En el combate al crimen por vía marítima, la Secretaría de Marina en el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y a través de la Armada de México en funciones de Guardia Costera, tiene un papel determinante, puesto que, es la única institución a nivel nacional, que posee los medios para hacer frente a los ilícitos en el mar con el fin de mantener el Estado de derecho. Para combatirlos, la Armada de México cuenta con unidades de superficie, aeronavales y de infantería de marina, así como, sistemas de identificación y seguimiento de buques en tiempo real, personal capacitado, armamento orgánico y sistemas de información. Aunado a lo anterior, la institución se ha preocupado por construir diversos lazos de cooperación nacional e internacional con otras Armadas, ministerios y organizaciones intergubernamentales para afrontar la delincuencia en el mar.

Ahora bien, para que la actuación de la Armada de México en el combate al crimen se considere legal, no basta con que cuente con los medios físicos para ello, sino que también debe estar jurídicamente sustentada con facultades legales. Aunado a lo anterior, como ha sido señalado al principio del presente capítulo, la naturaleza jurídica de la Armada de México corresponde a una institución de carácter militar, cuyas funciones se asocian preponderantemente a actividades de índole bélica, lo que también podría cuestionar su actuación en la represión de actos ilícitos.

En el año 2005, la Suprema Corte de Justicia de la Nación se pronunció en tesis aislada respecto de la consumación del delito de introducción de narcóticos establecido en la fracción II del artículo 194 del Código Penal Federal:

“[TA]; 9a. Época; 1a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXII, septiembre de 2005; P. 295.

DELITO CONTRA LA SALUD EN SU MODALIDAD DE INTRODUCCIÓN DE NARCÓTICOS, CONTENIDO EN EL ARTÍCULO 194, FRACCIÓN II, DEL CÓDIGO PENAL FEDERAL. SE CONSUMA CUANDO SE COMETE EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA.

De la interpretación sistemática y armónica de los artículos 27, 42 y 43 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 25, numeral 1, 27, numerales 1, inciso d) y 5, 55, 56, 57 y 108 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; 1o., 2o., 25, 46, 47, 48 y 50 de la Ley Federal del Mar; 1o. de la Convención sobre la Alta Mar; 17 de la Convención de las Naciones Unidas Contra

el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas; 1o., fracción I, 2o., fracción II y 7o. de la Ley General de Bienes Nacionales (vigente hasta el 20 de mayo de 2004) y 2o., fracción IX, de la Ley Orgánica de la Armada de México, se advierte que si bien la nación mexicana no tiene la propiedad absoluta de la zona económica exclusiva, en tanto está limitada por el orden normativo correspondiente, al ejercer derechos de soberanía y jurisdicción así como facultades para legislar al respecto, que el propio orden normativo le confiere, debe considerarse que para efectos de sancionar penalmente el delito contenido en el artículo 194, fracción II, del Código Penal Federal, en su modalidad de introducción de narcóticos a nuestro país, sí puede ejercer jurisdicción penal, en razón de que los elementos del derecho interno y del internacional permiten inferir que dicho delito puede considerarse consumado si se cometió en la zona aludida. Ello es así, porque si se ejerce jurisdicción en el mar territorial, así como en alta mar, acontece lo mismo en la zona económica exclusiva, tomando en cuenta las normas que establecen las medidas y el sistema de cooperación entre los Estados para reprimir y eliminar todo tipo de conductas relacionadas con el narcotráfico, las cuales se consideran como delitos de carácter internacional. Lo anterior se corrobora con lo establecido en el artículo 2o. de la Ley Federal del Mar, en el sentido de que dicha ley es de jurisdicción federal, la cual rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y, en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos. Además, el artículo 2o., fracción IX, de la Ley Orgánica de la Armada de México señala como una de las atribuciones de ésta garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las Zonas Marinas Mexicanas, por sí o coadyuvando con las autoridades competentes, entre otros, en el combate al tráfico de estupefacientes y psicotrópicos, ya que el legislador consideró que en las Zonas Marinas Mexicanas, dentro de las que se encuentra la zona económica exclusiva, podrían desplegarse conductas delictivas, por lo que otorgó atribuciones a la Armada de México para combatirlas, de acuerdo a la normatividad aplicable, atribuciones que sólo pueden ejecutarse en aquellos lugares en donde la nación mexicana ejerce derechos de soberanía, jurisdicción y facultades legislativas y que se complementan con las facultades conferidas a los tribunales de la Federación en el sentido de ser competentes para conocer de los juicios penales relacionados con bienes nacionales, como lo es la referida zona, en términos del artículo 7o. de la Ley General de Bienes Nacionales. En consecuencia, si de acuerdo al acervo probatorio, el lugar de comisión del señalado delito contra la salud lo es la zona económica exclusiva, respecto de la cual la nación mexicana ejerce jurisdicción penal, éste se habrá cometido en grado consumado”.

PRIMERA SALA

*Amparo directo en revisión 23/2005. 15 de junio de 2005. Mayoría de tres votos. Disidentes: José de Jesús Gudiño Pelayo y José Ramón Cossío Díaz. Ponente: Juan N. Silva Meza. Secretario: Jaime Flores Cruz.*¹

Esta tesis sentó un precedente respecto de la jurisdicción penal del Estado mexicano en su Zona Económica Exclusiva, así como de la legalidad de la actuación de la Armada de México en el combate a delitos en el mar, lo que tuvo un impacto positivo en los esfuerzos del personal naval respecto a la detención de presuntos responsables de conductas ilícitas en el mar, al brindarle mayor certeza jurídica en su actuar.

Lo anterior, con Independencia de que, bajo la figura jurídica de flagrancia, consagrada en el artículo 16 de la CPEUM cualquier persona, incluido el personal naval, puede llevar a cabo la detención de personas, siempre y cuando, ésta se lleve a cabo en el momento en que se esté cometiendo un delito o inmediatamente después de haberlo cometido. En la implementación de esta figura, persiste la obligación de poner a los detenidos a disposición de la autoridad más cercana y ésta, a la del ministerio público. (CPEUM, 2016).

Adicionalmente, la LNCM en su artículo 36 establece la obligación de toda embarcación que navegue en Zonas Marinas Mexicanas para observar la obligatoriedad de obedecer los señalamientos para detenerse o proporcionar la información que le sea solicitada por alguna unidad de la Armada de México. Lo anterior, con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas aplicables por sí misma o en coadyuvancia con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación de la materia. (LNCM, 2016).

Para lo anterior, la Armada mediante los medios con los que cuenta, tanto en sus instalaciones ubicadas a nivel central del país, como a través de los Mandos Navales ubica las embarcaciones sospechosas, a fin de que el grupo de inspección realice la visita e inspección para determinar si se realizan actividades ilícitas a bordo. Por su parte los Centros de Mando y Control llevan a cabo la coordinación de las operaciones y retroalimentan a las unidades en el área de operaciones mediante la información obtenida de diversos sensores y bases de datos.

1 Tesis aislada: 1a. XCVIII/2005, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Primera Sala, Tomo XXII, septiembre de 2005, p. 295.

Dentro de este rubro, la multiplicidad de delitos en el ámbito marítimo son casos especiales que atiende la Secretaría de Marina, a continuación, se hace una relatoría de los principales delitos y su trasfondo nacional e internacional.

Terrorismo

En octubre de 1985, cuatro palestinos armados pertenecientes al Frente de Liberación de Palestina², secuestraron un crucero italiano, el *Achille Lauro*. Los secuestradores exigieron que Israel liberara 50 prisioneros palestinos y entre los 400 pasajeros, eligieron a un turista estadounidense discapacitado para asesinarlo, como muestra de su seriedad. Egipto, Italia y los Estados Unidos de América, accedieron a la solicitud de los secuestradores como parte de las negociaciones con el fin de salvar la vida de los pasajeros. (Mejía, 2005, p. 163).

En noviembre de 1985, el problema fue considerado en la 14^a Asamblea de la Organización Marítima Internacional, cuando se apoyó una propuesta de los EE. UU., que establecía el desarrollo de medidas de prevención de tales actos ilegales. Como resultado, la asamblea aprobó la resolución A.584 (14) *Medidas para prevenir los Actos Ilícitos que Amenazan la Seguridad de los Buques y la Seguridad de sus Pasajeros y Tripulación*. Asimismo, en 1986 el Comité de Seguridad Marítima (MSC) emitió la circular (MSC /Circ.443) sobre las medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques. (SUA, 2019).

Después de un año, los gobiernos de Austria, Egipto e Italia propusieron que la OMI tenía que preparar un tratado que regulara actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima. (SUA, 2019). En marzo de 1988, la OMI llevó a cabo una conferencia en Roma, en la que se aprobó el Convenio SUA 1988 y su protocolo. Ambos instrumentos entraron en vigor el 1° de marzo de 1992, tras la ratificación por 15 Estados. Actualmente, la convención cuenta con 166 Estados parte y 156 por lo que hace al protocolo, lo que representa más del 90% del arqueo bruto de la flota mercante mundial. (IMO Treaties, 2019).

A pesar de los esfuerzos de la comunidad internacional para contar con un cuerpo normativo que regulara las conductas ilícitas contra la navegación marítima, mediante la adopción del Convenio SUA 1988, las actividades ilícitas en el mar se continuaron cometiendo en todo el mundo. En el año 2000, los agentes de *Al-Qaeda* atacaron el buque *USS Cole* en Adén, Yemen, resultando en la muerte de 17 marineros y el hundimiento

2 Grupo terrorista dirigido por Abu Al-Abbas como una herramienta del régimen iraquí para llevar a cabo ataques terroristas contra Israel.

del barco. El ataque contra el petrolero *Limburg* de bandera francesa, también por miembros de *Al-Qaeda*, ocurrido también frente a la costa de Yemen en octubre de 2002, expuso la vulnerabilidad de la línea de comunicación marítima entre el Estrecho de Ormuz y los mercados de consumo en Europa y Asia. Dos años más tarde, el bombardeo mortal en las Filipinas del *Super Ferry 14* por la organización islamista de Abu Sayyaf, mató a 116 personas. (Kraska, 2013, p. 359).

En nuestro país, el terrorismo está tipificado en el artículo 139 del CPF como el empleo de sustancias tóxicas, armas químicas, biológicas o similares, material radioactivo, material nuclear, combustible nuclear, mineral radiactivo, fuente de radiación o instrumentos que emitan radiaciones, explosivos, o armas de fuego, o por incendio, inundación o por cualquier otro medio violento, intencionalmente realice actos en contra de bienes o servicios, ya sea públicos o privados, o bien, en contra de la integridad física, emocional, o la vida de personas, que produzcan alarma, temor o terror en la población o en un grupo o sector de ella, para atentar contra la seguridad nacional o presionar a la autoridad o a un particular, u obligar a éste para que tome una determinación. (CPF, 2019).

Al respecto, en la fracción IX del artículo 2 de la LOAM se contempla entre otras atribuciones que la Armada de México garantice el cumplimiento del orden jurídico en las Zonas Marinas Mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería, robo de embarcaciones pesqueras y tráfico ilegal diverso.

Piratería

Los orígenes de la piratería se remontan a tiempos ancestrales, cuando Cicerón, jurista, político, filósofo, escritor y orador romano, describió a los piratas como *hostes humanis generis*, es decir, enemigos públicos de toda la gente, ya que el Derecho Consuetudinario Internacional prohibía la piratería y trataba a los piratas como enemigos de toda la humanidad. (Zulyk, 2016). El primer acto de piratería fue cometido por un grupo llamado Los Pueblos del Mar en el año 1200 a. C. a las orillas del Este del Mediterráneo, causando disturbios políticos, e intentando ingresar a territorio egipcio durante la dinastía XIX. Hace más de 200 años, la piratería era incluso una táctica militar en los primeros días de los Estados Unidos, ya que, durante la guerra de la revolución americana, los propietarios de barcos coloniales tomaron parte en un concepto denominado derecho de corso, mediante el cual se permitía a los buques de propiedad privada atacar y apoderarse de los buques británicos y mantener una parte sustancial de las ganancias. (McNicholas, 2008, p. 162).

La necesidad de regular las actividades de piratería en el mar, resultó en su establecimiento en el artículo 101 de la CONVEMAR, el cual, la define de la siguiente manera:

“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
 - i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
 - ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente. (CONVEMAR, 1982)”.

Los piratas pueden ser detenidos aplicando las disposiciones del derecho de visita previstas en el artículo 110 de la CONVEMAR; asimismo, según el Derecho Internacional Consuetudinario, la piratería se concibe como un delito contra la seguridad del tráfico marítimo, cuya materialización sólo puede darse en altamar, sin embargo, su ejecución también puede tener lugar, haciendo los cambios necesarios (*mutatis mutandi*) en la Zona Económica Exclusiva, ya que el artículo 58 (2) de la CONVEMAR establece que los artículos 88 a 115, y otras normas pertinentes del Derecho Internacional en altamar, se aplican a la Zona Económica Exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con la parte V de la misma, que regula lo relacionado con la Zona Económica Exclusiva.

Lo anterior, sin perjuicio de que, a la piratería, al igual que a los crímenes de guerra, le aplica el principio de jurisdicción universal, según el cual, cualquier Estado puede ejercer su jurisdicción penal, independientemente del lugar en que se cometieron o la nacionalidad del presunto responsable. (CICR, 1999). Cuando los actos de piratería se cometen en el Mar Territorial o en las aguas internas de un Estado costero, se denomina “robo a mano armada”. La OMI se ha referido a “robo a mano armada contra buques” de la siguiente manera:

“Cualquier acto ilícito de violencia o detención o cualquier acto de depredación, o amenaza de él, que no sea un acto de “piratería”, dirigido contra un barco o contra personas o bienes a bordo de dicho barco,

dentro de las aguas internas del Estado, las aguas archipelágicas y mar territorial. (RES A.1025(26), 2009)”.

La piratería está sujeta a la jurisdicción universal, lo que significa que cualquier Estado puede procesar a las personas involucradas en actos de piratería, sin importar la nacionalidad de los delincuentes o donde se cometa el delito. (Abass, 2014, p. 43). De acuerdo con esto, el consentimiento de los Estados del pabellón no es necesario para implementar las disposiciones del derecho de visita. Sin embargo, incluso cuando la jurisdicción universal está disponible, en la práctica es probable que pocos Estados, aparte del Estado del pabellón, tengan interés en ejercer la jurisdicción de ejecución, debido a las complicaciones de enjuiciamiento y posible encarcelamiento de delincuentes ante tribunales y prisiones de Estados ajenos a los de la nacionalidad de los delincuentes.

Por su parte, el Derecho Mexicano considera como piratas a las personas que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo, así como a aquellas que, yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata. El CPF señala en su artículo 146 una pena de 15 a 30 años de prisión y decomiso de la nave, a los que pertenezcan a una tripulación pirata. (CPF, 2019).

Trata de personas

El 25 de septiembre de 1926, diversos países adoptaron en Ginebra, Suiza, la convención relativa a la esclavitud, de la cual el Estado mexicano es parte, y en la que se definió a la esclavitud como el estado o condición de un individuo sobre el cual se ejercen los atributos del derecho de propiedad o algunos de ellos; asimismo, la trata de esclavos comprende todo acto de captura, de adquisición o de cesión de un individuo, con miras a reducirlo a la esclavitud. Este instrumento multilateral abordó específicamente la esclavitud por mar, sentando la obligación de las partes de comprometerse a adoptar todas las medidas apropiadas con el fin de prevenir y reprimir el embarque, desembarque y transporte de esclavos en sus aguas territoriales y sobre todos los buques que enarbolan sus respectivas banderas.

Posteriormente, en el año 2002 se firmó en Nueva York el Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional, con la finalidad de prevenir y combatir la trata de personas y ayudar a las personas que ya han sido víctimas de dicho ilícito. El protocolo define la trata de

personas, como la captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al rapto, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación. Este mecanismo internacional no contiene disposiciones específicas de trata de personas por mar. (Protocolo de Palermo sobre trata de personas, 2000).

A nivel nacional, la Ley de Trata de Personas establece en su artículo 10 que cualquier acto fraudulento u omisión por parte de una o más personas para capturar, comprometer, transportar, transferir, retener, entregar, recibir o alojar a una o más personas con fines de explotación, será sujeto de cinco a 15 años de prisión y de un mil a 20 mil días de multa. (Ley de Trata de Personas, 2018).

Desde el punto de vista operativo, el desafío en el contrabando de personas, para el personal de la Armada de México en funciones de Guardia Costera, radica en poder detectar si un barco transporta personas ilegalmente, en cumplimiento a las disposiciones del derecho de visita que señala que puede implementarse siempre y cuando exista “una base razonable para sospechar” que un barco está involucrado en el comercio de esclavos. En ese tenor de ideas, incluso cuando una sospecha inicial puede surgir repentinamente sin requisitos especiales, en la comisión de este ilícito es difícil identificar la sospecha porque normalmente la gente está oculta a bordo del barco. Por lo tanto, la visita debe llevarse a cabo utilizando los mayores medios operacionales disponibles para que, en caso de llegar a la detención de personas, ésta sea legal.

Tráfico ilícito de migrantes

A diferencia del delito de trata de personas, para que se configure el delito de tráfico ilícito de migrantes, no es necesaria la existencia de una condición de explotación, coerción o violación de los derechos humanos de los migrantes, ya que las personas que son transportadas de un lugar a otro, lo hacen acorde a su propia voluntad, buscando internarse ilegalmente en un territorio ajeno al de su propia nacionalidad.

La Organización Internacional para las Migraciones define al tráfico ilícito de migrantes como la facilitación del movimiento de personas a través de las fronteras internacionales, en violación de las leyes o regulaciones, con el propósito de obtener beneficios financieros o de otro tipo para el traficante. Por su parte, Patricia Mallia, experta en el rubro, se refiere al tráfico ilícito de migrantes por mar como un delito

particular, definido en el derecho de los tratados internacionales, en el cual las personas reciben asistencia en su intento de ingresar al territorio de un Estado a través del mar de forma encubierta, en violación de sus leyes, evitando la detección por parte de sus funcionarios de control fronterizo. Los individuos que buscan ingresar a los Estados de esta manera incluyen a aquellos que intentan huir de conflictos armados, persecución o desastres naturales, y a menudo para exclusivamente mejorar sus circunstancias económicas. (Mallia, 2010, p. 7).

Según el Protocolo de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, también conocido como el Protocolo de Palermo “tráfico ilícito de migrantes”, se entiende como la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material. (Protocolo de Palermo sobre tráfico de migrantes, 2000).

Cabe mencionar que el Protocolo de Palermo incluye un capítulo específico de tráfico ilícito de migrantes por mar, en el cual, posibilita a sus Estados parte, a solicitar asistencia mutua con el fin de poner fin a la utilización de buques para cometer dicho ilícito. Para lo anterior, citado instrumento internacional señala que los Estados parte a visitar y registrar buques que estén haciendo uso de la libertad de navegación y de los cuales se tenga la sospecha de que están involucrados en el ilícito de mérito, con la posibilidad de adoptar las medidas apropiadas con respecto al buque, en caso de encontrar pruebas que lo involucren en la comisión del ilícito, sin que especifique concretamente cuáles serían esas medidas, pero siempre con la responsabilidad de informarlas al Estado del pabellón.

De acuerdo con el protocolo, los migrantes no estarán sujetos a enjuiciamiento penal por el hecho de haber sido objeto de alguna de las conductas consideradas como delitos en materia de migración, las cuales van desde la creación, facilitación o suministro de documentos de viaje o identidad falsos y la participación como cómplice en el tráfico ilícito de migrantes, hasta poner en peligro la vida o la seguridad de los migrantes afectados y tratos inhumanos o degradantes.

En concordancia con lo establecido en el Protocolo de Palermo, en México, la migración per se, no es considerada como un delito, es decir, la normatividad nacional no prevé la imposición de pena alguna para las personas que por su propia voluntad ingresan o pretenden ingresar de

manera ilegal a territorios de los cuales no son nacionales; sin embargo, las acciones de las personas que de alguna manera ayudan o contribuyen a cometer la migración ilegal a cambio de una contraprestación o ganancia, sí son consideradas como delitos.

El artículo 159 de la Ley de Migración impone una pena de ocho a 16 años de prisión y una multa de cinco mil a quince mil días del salario mínimo general vigente en la Ciudad de México, a quienes, para fines de tráfico, hacen que una o más personas ingresen a otro país sin la documentación correspondiente; a los que introducen sin la documentación correspondiente a uno o más extranjeros al territorio mexicano y a las personas que albergan o transportan por el territorio nacional a uno o varios extranjeros con el fin de evadir la revisión migratoria; todas estas conductas con la intención de obtener directa o indirectamente una ganancia. (Ley de Migración, 2019).

De conformidad con el artículo 3 de la Ley de Migración, la autoridad migratoria recae en los servidores públicos que ejercen la potestad legal expresamente conferida para realizar determinadas funciones y actos de autoridad en materia migratoria. Aunque la aplicación de esta ley corresponde a la Secretaría de Gobernación por medio del Instituto Nacional de Migración, la Secretaría de Marina debe colaborar con las autoridades migratorias para hacer frente a este ilícito en las Zonas Marinas Mexicanas. (Reglamento de la Ley de Migración, 2014).

Tráfico ilícito de drogas

El tráfico de drogas es un comercio ilícito global que involucra el cultivo, fabricación, distribución y venta de sustancias que están sujetas a las leyes de prohibición de drogas. La CONVEMAR en su artículo 108 contiene una disposición general sobre el tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, en la que establece que todos los Estados deberán cooperar en la supresión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas involucradas por buques en altamar. La convención también permite a cualquier Estado que tenga motivos razonables para creer que un barco que enarbola su pabellón está involucrado en el tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas puede solicitar la cooperación de otros Estados para suprimir dicho ilícito. (CONVEMAR, 1982).

Por su parte, la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988, contiene en su artículo 17, disposiciones específicas respecto al tráfico ilícito de drogas por mar. En términos generales, están basadas en lo señalado por la CONVEMAR, abriendo la posibilidad a sus Estados parte, de

abordar e inspeccionar embarcaciones, así como a adoptar medidas adecuadas con respecto a la embarcación, a las personas y a la carga que se encuentren a bordo, si se descubren pruebas de implicación en el tráfico ilícito. La convención no especifica cuáles son las medidas que los Estados pueden implementar, pero sí incluye prescripciones generales para la implementación de las mismas, tales como evitar poner en peligro la seguridad de la vida en el mar, ni la de la embarcación y la carga, así como de no perjudicar los intereses comerciales y jurídicos del Estado del pabellón o de cualquier otro Estado interesado. (Convención de drogas 1988, 1988).

En México, el tráfico ilícito de drogas por cualquier medio de transporte se castiga de diez a veinticinco años de prisión, de acuerdo con el artículo 194 del Código Penal Federal (CPF, 2019). A pesar de ello, con base en la demanda de drogas en los Estados Unidos, el cultivo de amapola se ha duplicado en los estados de Guerrero, Chihuahua, Sinaloa y Durango, este aumento también se ha reflejado en el transporte de drogas por tierra y por mar. De acuerdo con el Informe Mundial sobre las Drogas de la ONU 2019, la producción mundial de cocaína se situó en 2017 en un récord histórico con 1,976 toneladas, un 25% más que el año anterior. El 70% de esta producción con una pureza del 100% procede de Colombia. También la cantidad de cocaína incautada por las fuerzas de seguridad es la mayor de la historia con 1,275 toneladas, un aumento del 13 % respecto al año anterior. Por su parte, México está catalogado como el segundo productor de opio en el mundo, detrás de Afganistán y por delante de Myanmar. (UNODC, 2019).

Asimismo, en marzo de 2019, el Departamento de Estado de los EE. UU. señaló en el Reporte de la Estrategia Internacional de Control de Narcóticos de 2019, que el tráfico ilícito de drogas que llega de Sudamérica a EE. UU. pasa a través del Mar Caribe, el Océano Pacífico Oriental y los litorales de Centroamérica y México. Por lo anterior, los EE. UU. se han visto en la necesidad de aumentar la seguridad en sus fronteras marítimas mediante embarcaciones, aeronaves y personal de su Guardia Costera. (INCSR, 2019, p. 40).

En el combate al tráfico ilícito de drogas, el personal de la Armada de México en funciones de Guardia Costera, enfrenta diversos desafíos operacionales debido a que los delincuentes encuentran formas de evadir las detenciones, por ejemplo, a través del hundimiento voluntario de sus embarcaciones con el fin de ser considerados como naufragos y no como presuntos responsables y con la práctica de arrojar los paquetes de droga al mar, tal y como una persona que acaba de cometer un robo, arroja los objetos sustraídos durante la persecución, a fin de deshacerse de la evidencia.

La parte legal también representa un desafío por lo que hace a la determinación de la jurisdicción aplicable cuando intervienen elementos de diversa naturaleza en la materialización del delito (aguas internacionales, altamar, nacionalidad de los tripulantes, bandera de la embarcación, facultades legales de los aprehensores), cadena de custodia en las embarcaciones por las dificultades obvias que trae consigo el mar, demora en el tiempo de presentación de los detenidos ante el ministerio público debido a las condiciones propias del mar, aseguramiento de bienes y la entrega de pruebas en el proceso legal respectivo. (Díaz, 2018).

Pesca ilegal

Dentro de las atribuciones legales de la Secretaría de Marina, cuya ejecución requiere de la utilización de los medios operativos de la Armada de México, se encuentran las actividades de vigilancia e inspección en materia de pesca, las cuales tienen como función primordial la salvaguarda de los recursos pesqueros y acuícolas, así como la prevención de infracciones administrativas, pero también de la comisión de delitos.

La Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables en sus artículos 9, 10 y 21 establece que la Secretaría de Marina en coordinación con la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (SADER) anteriormente denominada Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), llevará a cabo la vigilancia en las Zonas Marinas Mexicanas y realizará las inspecciones que se requieran para verificar el cumplimiento de las disposiciones en materia de pesca, así como el levantamiento de actas, haciendo énfasis en que si como resultado de la inspección se detectan irregularidades de índole administrativa o penal o ambas, estará obligada a ponerla a disposición de la autoridad correspondiente. Además, se faculta a la Secretaría de Marina para coadyuvar con el ministerio público para efectos de investigar ilícitos pesqueros en las zonas marítimas mexicanas. (Ley de Pesca, 2018).

En este sentido, tanto la inspección, como la vigilancia, se encuentran definidas por el artículo 144 del Reglamento de la Ley de Pesca. La inspección está concebida como todas aquellas actividades efectuadas por personal debidamente autorizado por ambas secretarías, con el objeto de verificar el cumplimiento de las disposiciones legales en materia pesquera en embarcaciones, instalaciones para el procesamiento, almacenamiento, conservación y comercialización de productos pesqueros, equipos, vehículos, artes de pesca y productos pesqueros, así como toda la documentación que ampare la legal procedencia de los productos pesqueros; mientras que la vigilancia, consiste en toda actividad encaminada a prevenir la realización de operaciones pesqueras ilícitas. (Reglamento de la Ley de Pesca, 2004).

Para el cumplimiento de lo anterior, el 14 de junio de 2007, la Secretaría de Marina y la entonces SAGARPA, celebraron las bases de colaboración con la finalidad de coordinar las labores de inspección y vigilancia en materia pesquera en las aguas de jurisdicción federal, para el debido cumplimiento de la entonces Ley de Pesca y su reglamento, así como las normas oficiales mexicanas en materia de pesca, para evitar la pesca ilegal en las Zonas Marinas Mexicanas.

Dichas bases fueron actualizadas, con la formalización el 11 de febrero de 2019, de un convenio marco de colaboración, en el que también participa la Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca (CONAPESCA) órgano desconcentrado de la SADER. El convenio estará vigente hasta el 30 de septiembre del año 2024 y tiene como finalidad establecer mecanismos generales para coordinar las labores de inspección y vigilancia encaminadas a prevenir y evitar la pesca ilegal en aguas de jurisdicción federal, a través de acciones conjuntas por medio de sus unidades administrativas y operativas. Este instrumento, también considera la cooperación tripartita en la implementación del Programa Integral de Inspección y Vigilancia Pesquera y Acuícola para el Combate a la Pesca Ilegal, el cual forma parte del Programa Nacional de Pesca y Acuacultura.

El artículo 420 del CPF prevé una pena de uno a nueve años de prisión y el equivalente de trescientos a tres mil días multa, a quien ilícitamente capture, dañe o prive de la vida a algún ejemplar de tortuga o mamífero marino, o recolecte o almacene de cualquier forma sus productos o subproductos; capture, transforme, acopie, transporte o dañe ejemplares de especies acuáticas declaradas en veda; de manera dolosa capture, transforme, acopie, transporte, destruya o comercie con las especies acuáticas denominadas abulón, camarón, pepino de mar y langosta, dentro o fuera de los periodos de veda, sin contar con la autorización que corresponda, en cantidad que exceda 10 kilogramos de peso; realice actividades de pesca o captura con un medio no permitido; así como actividades ilícitas con respecto a especies acuáticas en veda, endémica, amenazada o en peligro de extinción, sujeta a protección especial, o regulada por algún tratado internacional del que México sea parte. (CPF, 2019).

Operaciones con recursos de procedencia ilícita en su modalidad de transporte

En diciembre de 2012, el Distrito 11 de la Guardia Costera de los Estados Unidos interceptó a 313 millas náuticas de Costa Rica, una embarcación menor sin datos de registro, con 50,000 dólares en efectivo sin que los tripulantes de nacionalidad mexicana, pudieran justificarlo legalmente. El dinero fue incautado por los EE. UU. y la tripulación fue entregada a la Armada de México para su procesamiento. Varias preguntas surgen de este caso peculiar: ¿Es el transporte de dinero un crimen? Si es así,

¿es nacional o internacional? ¿Hay una cantidad mínima de dinero para ser considerado como transporte ilegal?

Este ilícito no se encuentra contemplado en instrumento internacional alguno. La Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional contiene medidas para combatir el lavado de dinero; sin embargo, no regula específicamente el transporte ilícito de dinero por mar. De entre las obligaciones de los Estados partes de la convención, se debe considerar la implementación de medidas factibles para detectar y monitorear el movimiento de efectivo y los instrumentos negociables apropiados a través de sus fronteras, sujeto a salvaguardas para garantizar el uso adecuado de la información y sin impedir de ninguna manera el movimiento de capital legítimo.

Por su parte, el CPF en la fracción I del artículo 400 bis establece que, el Estado deberá imponer de cinco a quince años de prisión y de mil a cinco mil días de multa al que, por sí o por interpósita persona, transporte dentro del territorio nacional, de éste hacia el extranjero o a la inversa, recursos, derechos o bienes de cualquier naturaleza, cuando tenga conocimiento de que proceden o representan el producto de una actividad ilícita. (CPF, 2019).

Por lo anterior, el transporte de dinero podría ser considerado como un delito si se comete en las Zonas Marinas Mexicanas; sin embargo, para ejercer un proceso judicial contra las personas que trafican dinero por mar, es necesario cumplir con todos y cada uno de los supuestos normativos que establece el código en el tipo penal. En este sentido, los requisitos de ubicación y destino del transporte de dinero son algunas de las características principales de este delito. El transporte de dinero debe realizarse dentro del territorio nacional o de éste a un país extranjero o viceversa; por lo tanto, es necesario acreditar que la salida o destino de la embarcación en nuestro país, lo cual, puede ser evitado fácilmente por los presuntos responsables con la simple manifestación de que su itinerario no consideraba visitar suelo o mares mexicanos.

Posección ilícita y robo de hidrocarburos

Este ilícito aún no se encuentra establecido en instrumento internacional alguno, por su parte, la Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos cometidos en materia de Hidrocarburos en sus artículos 8, 9 y 10, contiene los delitos y sanciones relacionados con hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos y demás activos, además considera como una agravante la realización de conductas antijurídicas respecto al robo y posesión ilícita de hidrocarburos, así como la compra, resguardo, transporte, almacenamiento, distribución y alteración de hidrocarburos sin derecho y sin consentimiento de asignatarios, contratistas, permisionarios, distribuidores o de quien

pueda disponer de ellos legalmente, en plataformas y demás instalaciones en altamar. (Ley de Delitos Hidrocarburos, 2018).

Cuando un barco es interceptado por personal de la Armada mexicana en funciones de Guardia Costera, en posesión de hidrocarburos cuyo origen no puede ser acreditado por el patrón de la embarcación, se enfrenta la comisión de delitos en materia de hidrocarburos. Este es un delito del orden federal y los elementos que deben estar acreditados para demostrar la responsabilidad penal del acusado son los siguientes:

- Un sujeto activo sin ninguna cualidad específica.
- La existencia de petróleo crudo o hidrocarburos refinados, procesados o sus derivados.
- Que dicho producto esté sujeto a posesión o protección.
- Que dicho producto sea en cantidad igual o superior a mil litros.
- Que esta acción se lleve a cabo de manera ilegal.

La persecución de este delito también resulta sinuosa, ya que si bien, la ley no considera requisitos relacionados con la ubicación y medios de transporte, el elemento de ilegalidad de la posesión es el principal obstáculo para su acreditación ante la autoridad jurisdiccional.

En nuestro país, la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México deben actuar estrechamente en el combate a todo tipo de ilícito en espacios marinos, para lo cual se ha trabajado en la reingeniería del marco jurídico que les permita actuar en la represión de estos ilícitos; en ese sentido, el 6 de abril del año 2018 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el Protocolo de Actuación de la Guardia Costera, que establece el procedimiento para guiar la actuación del personal naval perteneciente a la Armada de México, ante delitos en caso de flagrancia, así como respecto del descubrimiento o aportación de los indicios, evidencias, objetos, instrumentos o productos del hecho delictivo, bajo los principios de legalidad, objetividad, eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos. Para cumplir con lo anterior, cabe mencionar que el personal naval tiene la obligación de circunscribirse a las disposiciones establecidas en el Manual de Uso de la Fuerza de aplicación común a las tres Fuerzas Armadas, expedido en mayo de 2014, que regula los niveles de resistencia y de uso de la fuerza por parte de elementos del Ejército, Armada y Fuerza Aérea.

En el combate al crimen en el mar, la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México en funciones de Guardia Costera, llevan a cabo lo siguiente: Implementación del derecho de persecución y del derecho de visita utilizando unidades de superficie, aeronavales y de infantería de marina.

- Inspecciones marítimas en ejercicio del artículo 36 de la LNCM, con el correspondiente seguimiento ante el Ministerio Público y autoridades competentes, dependiendo el caso en concreto.
- Visitas de verificación de cumplimiento de tratados y convenios internacionales, así como de legislación nacional en materia de delitos.
- Detención de personas en flagrancia y aseguramiento de bienes, así como el resguardo en la cadena de custodia.
- Empleo de medios y tecnología, ya que ha adquirido unidades de ala fija con capacidades de inteligencia, vigilancia y reconocimiento que permiten dar seguimiento a buques de interés e informar los rumbos y velocidades para lograr su interdicción.
- Formalización de diversos acuerdos interinstitucionales de cooperación con los Estados Unidos, así como con Chile, Colombia, Guatemala, Nicaragua, Panamá y Perú, para el intercambio de información en el combate a ilícitos marítimos.
- Capacitación en materia de marco jurídico y derechos humanos.

Conclusiones

Tomando en cuenta la diversidad de materias que comprenden el Estado de derecho en el mar, existen tantas autoridades en materia marítima, como atribuciones les sean asignadas a las instituciones gubernamentales en el marco jurídico nacional e internacional. En el vaivén de competencias entre secretarías de Estado, la Secretaría de Marina tuvo encomendada la mayoría de los asuntos de índole marítima desde su creación como Departamento, incluyendo puertos, pesca y marina mercante, los cuales le fueron removidos con la creación de la LOAPF de 1976 y hasta su la última reforma en el año 2016, con la transferencia parcial de atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la creación de la figura de la Autoridad Marítima Nacional en la LNCM.

Lo anterior, presume la naturaleza múltiple de la Secretaría de Marina, siendo por un lado, una secretaría de Estado con tareas de carácter administrativo en materia de seguridad y protección marítima, conservación del medio ambiente marino, prevención de la contaminación marina, vertimientos, investigación científica y tecnológica en ciencias marítimas, entre otras; pero, además, ejerciendo por otro lado su doble responsabilidad como institución militar: la de la defensa de la nación mediante el empleo del Poder Naval de la Federación, coadyuvar en la seguridad pública e interior y la del ejercicio del Estado de derecho en el mar; congeniando así el ejercicio de funciones de carácter administrativo materializada con medios operativos de la Armada de México.

La sinergia entre la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México en funciones de Guardia Costera, es un claro reflejo del poder marítimo de nuestro país en el mantenimiento del Estado de derecho en el mar, puesto que, la interacción de las funciones administrativas de la secretaría y las capitanías de puerto, apoyado de los medios operativos de la Armada de México, fortaleció la aplicación del cumplimiento del orden jurídico en las Zonas Marinas Mexicanas. Es imprescindible que la autoridad cuente con los medios que físicamente le permitan cumplir con sus atribuciones legales, o de lo contrario, éstas se convertirán potencialmente en letra muerta.

La seguridad y protección marítima, son las piezas clave en ese rompecabezas llamado desarrollo marítimo nacional, puesto que, la inversión en los mares y puertos nacionales oscilará entre las oportunidades de expansión de la actividad económica marítima y la disminución de riesgos de seguridad en la misma; por lo que, la presencia de la Secretaría de Marina se consolida en las Zonas Marinas Mexicanas para garantizar el mantenimiento del Estado de derecho, con el compromiso de continuar incrementando la capacidad de respuesta operativa con unidades de superficie, aeronavales y de infantería de marina ante amenazas a la seguridad de puertos, mares y costas mexicanas.

Ante los desafíos en el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales en el mar, es necesario que la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México, permanezcan en constante retroalimentación de su interacción, mediante la capacitación de su personal y la adquisición de equipamiento, a fin de aportar a la causa de alcanzar el desarrollo marítimo mexicano, con mares seguros y en respeto a los derechos humanos.

CAPÍTULO

IV

**EL COMERCIO
MARÍTIMO EN EL
DESARROLLO
NACIONAL**

EL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO, LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES Y EL CABOTAJE COMO DETONADORES DEL DESARROLLO NACIONAL EN MÉXICO

MAESTRA
ABIGAIL DÍAZ DE LEÓN BENARD

Naturaleza del derecho mercantil marítimo

Quizás el anhelo de comprender el contenido del derecho mercantil marítimo en una primera lectura, hace de esta aportación una tarea titánica; por una parte, el derecho mercantil es la rama del derecho privado que regula los actos de comercio y a los comerciantes; por su parte, el autor Barrera Graff define al derecho mercantil como *“la rama del derecho privado que regula los actos de comercio, la organización de las empresas, la actividad del comerciante, individual o colectivo, y los negocios que recaigan sobre las cosas mercantiles”*. (Mantilla, 1998). Los actos de comercio marítimo, fueron regulados en México dentro del Código de Comercio, en el capítulo específico titulado Del Comercio Marítimo, el cual fue abrogado por la reforma del 21 de noviembre de 1963, y es como fue promulgada la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la cual ha sufrido varias reformas hasta las de fecha 19 de diciembre de 2016, cuando se crea la instancia que funge como Autoridad Marítima Nacional a cargo de la Secretaría de Marina, otorgándole las facultades respectivas. (DOF, 2016).

Para algunos autores contemporáneos el derecho marítimo es considerado como una especialidad del derecho mercantil; por ejemplo, el profesor italiano Antonio Scialoja, en la obra titulada Sistema del Derecho de la Navegación, señala que *“el llamado derecho marítimo regula toda la navegación tanto la mercantil como la de placer, tanto la marítima como la fluvial e interna”*, y por ello es considerado también como una rama autónoma. (Scialoja, 1950).

Por su parte, el argentino Osvaldo Blas Simone, adopta la nominación del derecho de la navegación, y lo define como *“la regulación jurídica de la navegación por agua en su sentido más amplio, cualquiera que sea la superficie acuática donde se realice (marítima, fluvial, o lacustre), cualquiera sea su finalidad (comercial, placentera, deportiva, con propósitos científicos, etc.) y cualquiera los medios utilizados (buques con propulsión o sin ella)”*. (Blas Simone, 1995).

Así es, como logramos definir al derecho mercantil marítimo o comercial marítimo, y con palabras de la autora, propondremos la definición propia considerando como una rama del derecho encargada de la regulación de las actividades comerciales y servicios que se llevan a cabo por medio de embarcaciones o artefactos navales en las vías de navegación, como la lacustre, fluvial u oceánica, o la conocida como navegación de altura. Por lo anterior, para la doctrina jurídica la naturaleza del derecho marítimo *es mercantil*, toda vez que proviene de actos del comercio, realizadas entre comerciantes, y es por ello que le denominan *derecho mercantil marítimo*; así, los actos de comercio celebrados entre comerciantes o los llamados sujetos de la navegación que estudiaremos adelante, *son todos los actos comerciales relativos a la explotación de embarcaciones o artefactos navales, y/o cualquier actividad comercial que se realice en vías navegables nacionales o en jurisdicción internacional*.

Ahora bien, para entender las actividades que provienen del comercio marítimo y la importancia del derecho mercantil marítimo, para el desarrollo económico y social de una nación, es importante retomar los antecedentes de la historia de la humanidad; entre ellos, el inicio con las sociedades nómadas, las cuales recorrían largos territorios en busca de alimentos y agua; trasladándose de un lugar a otro; así que, con el transcurso del tiempo lograron convertirse en pueblos sedentarios, ya que según sus intereses y conveniencias, llegaron a establecerse en lugares determinados, dedicándose al cultivo de alimentos y a la cría de animales; por lo que fue necesario el intercambio comercial entre los pueblos, floreciendo el comercio y la necesidad de desarrollar diferentes medios de transporte como se conocen en la actualidad, entre ellos, el transporte terrestre y marítimo y, con el paso del tiempo, el ferroviario y el aéreo. Medios de transporte que han ido modernizándose a través de las últimas décadas de manera exponencial con los avances de la ciencia y la tecnología.

Para el estudio del desarrollo del comercio, es importante destacar el transporte por vía marítima, toda vez que es considerado el medio más económico y que además puede transportar cargas mayores o a gran escala, a diferencia de los otros tipos de transporte; así el transporte marítimo ha sido el detonador del comercio internacional. Es decir, por vía marítima se transportan: granos, contenedores con mercancías, hidrocarburos y combustibles necesarios para la economía de cualquier país; haciendo indispensable la utilización de todo tipo de embarcaciones como: buques tanque, quimiqueros, graneleros, gaseros, portacontenedores, requeridos tanto por los países productores como por los países consumidores. La sobrevivencia de la humanidad depende del transporte marítimo, y el transporte marítimo depende de

los contratos mercantiles marítimos, de ahí la importancia contractual y obligaciones que se pactan entre los transportistas dueños de las embarcaciones o poseedores, es decir los navieros, armadores, así como por los representantes de ellos, los agentes navieros en los puertos, y los destinatarios finales de las cargas que son los consumidores de productos, alimentos e hidrocarburos del comercio internacional.

El comercio marítimo sin obstáculos y demoras

El constante crecimiento de las poblaciones, es un factor determinante que hace que los países demanden más productos y servicios, por lo que, para abastecer las necesidades y requerimientos dependerán del transporte marítimo. Por lo que es indispensable para los países con economías desarrolladas y hasta para los países menos desarrollados, *disponer de una flota nacional de buques mercantes*, así como identificar la necesidad de desarrollar *la infraestructura portuaria que optimice las cargas y descargas de los buques*, donde las autoridades administrativas-marítimas establezcan mecanismos para evitar demoras por trámites administrativos y/o por falta de infraestructura portuaria, lo que repercute de forma negativa en el costo del transporte marítimo.

Evitar obstáculos y demoras en el transporte marítimo, son temas que deben ser abordados por diferentes autoridades dentro de las políticas públicas de un Estado. Para el caso de México, es importante establecer una política de Estado marítima más allá de planes sexenales, y fijar un rumbo como nación para establecer una *política de seguridad nacional marítima*, es importante disponer de una *flota mercante nacional, establecer políticas de estímulos fiscales* como lo tienen países como los Estados Unidos de América, y un ejemplo más contundente, es el de la Unión Europea, que a través de sus políticas económicas ha logrado establecer una agenda marítima europea, donde los 28 países miembros reciben beneficios bajo esquemas de apoyo fiscal o incentivos, tanto para la construcción de embarcaciones y de infraestructura portuaria, como financiamientos blandos para la adquisición de embarcaciones y la protección del cabotaje nacional, impulsando el mercado interno y la industria metal-mecánica de la construcción naval, como el de comercialización de los productos nacionales, así como el de mercados externos para las exportaciones.

En la agenda de políticas públicas marítimas, debe estar presente que las economías de países emergentes, deben impulsar la construcción naval de embarcaciones, con las cuales puedan atender y transportar cargas nacionales para cubrir las necesidades del país; así también, es necesario mejorar la infraestructura de los puertos con instalaciones de tecnología de vanguardia, para poder recibir cargas en el menor tiempo posible evitando accidentes y demoras.

En el caso de nuestro país, los puertos de altura que reciben mayor número de buques y carga son el puerto de Ensenada, el puerto de Manzanillo y el puerto Lázaro Cárdenas por el Océano Pacífico; en el Golfo de México tenemos el puerto de Veracruz y el puerto de Altamira; todos ellos, puertos de altura, en los cuales se ha invertido en infraestructura, ampliación de muelles y servicios. Sin embargo, uno de los obstáculos del desarrollo de la marina mercante nacional es el relativo al cabotaje nacional, es decir, que los buques que transportan las cargas internas al llegar a los puertos nacionales, reciben el trato como buque de altura, lo cual entorpece y hace costoso el transporte de mercancías y cargas nacionales vía marítima dentro del propio territorio nacional. Este es un tema que deberá ser revisado por las autoridades administrativas federales y por el sector empresarial marítimo, como una prioridad y condicionante de la agenda pública para poder detonar el desarrollo nacional a través del transporte marítimo de cabotaje.

La economía marítima

La economía marítima, es un concepto de poca relevancia o interés en la agenda política económica de México. Concepto que debe ser entendido y acuñado en las políticas públicas nacionales para el desarrollo socioeconómico del Estado mexicano. Los países de tradición marítima como los Países Bajos y demás países europeos, así como los asiáticos, entre ellos Japón y Corea del Sur; todos ellos han avanzado en identificar las actividades económicas que convergen en la mar, por lo que han implementado políticas nacionales y regionales de protección para el desarrollo de los sectores de la industria marítima, entre ellos el de “la construcción naval, del transporte marítimo y del sistema portuario”. (IME, 2009).

La palabra griega *oiko nomí*, es el origen de la palabra economía, la cual significa “*administración de una casa o familia*”; hoy es la ciencia social que estudia la producción, distribución y consumo de bienes y servicios, para la satisfacción de las necesidades humanas; por lo que, la economía marítima, es la ciencia que tiene que ver con todo lo relativo a las actividades comerciales y de servicios que se desarrollan en vías navegables (mares, ríos, lagunas), así como aprovechamientos de los recursos naturales, entre ellos, la pesca y hasta la extracción de los hidrocarburos en la plataforma continental, permitiendo con ello el comercio de bienes y servicios entre las industrias marítimas.

Por parte, de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo internacional que tiene como objetivo hacer del comercio marítimo una actividad segura a través de regulaciones y normativas uniformes de carácter internacional, en sus reportes anuales (IMO, 2019) demuestra

con datos estadísticos, que, sin el transporte marítimo internacional, la mitad del mundo moriría de hambre y la otra mitad de frío. (IME, 2009). Es así, que la comunidad mundial reconoce que la seguridad alimentaria y la seguridad energética dependen 100% del transporte marítimo, es decir, sin barcos, sin puertos, y sin servicios del sector industrial marítimo, no habría desarrollo económico ni social para ningún pueblo; sin olvidar que el negocio marítimo genera rentas y empleos, contribuyendo a la riqueza de los países con políticas económicas marítimas como lo son los Estados Unidos de América, Reino Unido y Singapur.

Dentro de este estudio, sólo se abordará la parte económica relacionada con el mercado de fletes o del transporte marítimo derivado de los contratos de arrendamiento o de explotación de embarcaciones, a retomarse en las conclusiones, reconociendo que la explotación de buques o artefactos navales genera grandes ingresos al PIB de los países con mayor flota de buques mercantes, que además de impulsar la construcción naval y a la industria metal mecánica dentro de sus políticas económicas marítimas, transportan las cargas en embarcaciones con banderas de países diferentes al de su origen, por las políticas de beneficio fiscal de matriculación y abanderamiento, como lo son las banderas de Islas Marshall, Liberia, Malta, Panamá, Vanuatu, entre otras.

Propietario, naviero o armador, operador

Antes de entrar al análisis del contenido de los contratos mercantiles marítimos, es importante comprender las figuras de quienes tienen la propiedad o la posesión de un buque o artefacto naval, es decir, *el propietario; naviero o empresa naviera, o armador o empresa armadora y el operador*. Lo anterior, de conformidad con el artículo 2 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM, 2016), el cual da los conceptos de cada una de estas figuras, explicando que por tener la propiedad o posesión de las embarcaciones para su explotación se les conocerá como los sujetos de la navegación. Es decir, éstos pueden ser los propietarios, los navieros o los armadores, y también, podrán tener la posesión como operadores de buques o artefactos navales.

El derecho de propiedad, es diferente del derecho de posesión, en temas marítimos, estos dos conceptos: propiedad y posesión, definirán las responsabilidades por parte de quienes operan las embarcaciones en caso de accidentes o incidentes marítimos, y cualquier situación que se genere derivada de la explotación de las embarcaciones o artefactos navales. La Autoridad Marítima Nacional deberá identificar quien es el legítimo propietario de una embarcación o de un artefacto naval, y quien es el legítimo poseedor de la embarcación o artefacto naval, en virtud

de los contratos de arrendamiento o explotación de embarcaciones que define la legislación nacional.

Para abordar las diferencias entre propietario, naviero o armador, y operador (tabla 1), a continuación, se describen las características entre ellos (figura 1), los sujetos de la navegación.

¿Qué características identifican a cada uno de ellos?

Figura 1: Definiciones de los sujetos de la navegación: propietario, naviero o armador, y el operador, derivados del artículo 2 de LNCM.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 1: Propietario, naviero o armador, operador.

Sujeto de la navegación	¿Quién puede ser?	¿Que derecho lo identifica?
Propietario	Persona física o persona moral	“Titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales bajo cualquier título legal” (Art. 2 Fracción VIII). Cualquier persona física o moral, que tenga un título de propiedad inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional (RPMN) se considera el propietario de la embarcación o artefacto naval.
Naviero o empresa naviera o Armador o empresa armadora	Persona física o persona moral	“La persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcacionea, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones” (Art. 2 Fracción IX). Cualquiera que tenga la propiedad o la posesión de una embarcación o artefacto naval y que las explote en términos comerciales.

Sujeto de la navegación	¿Quién puede ser?	¿Que derecho lo identifica?
Operador	Persona física o persona moral	<p>“La persona física o moral que sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales o del espacio de éstos, que, a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.” (Art. 2 Fracción X).</p> <p>El operador deberá ser percibido como un fletador o arrendatario de la embarcación o una parte de ella.</p>

Fuente: Elaboración propia.

Los derechos y obligaciones que se derivan de tener por un lado la propiedad de un buque y, por otra parte, el tener la posesión genera otras obligaciones entre cada uno de los diferentes sujetos de la navegación, se determinaran así las obligaciones para cada uno de ellos dentro de los contratos de arrendamiento o fletamento como lo define la LNCM. Así también, es importante señalar que citada ley no es exclusiva para resolver conflictos que se deriven de los contratos marítimos, se debe acudir a otras legislaciones, que se aplican como leyes supletorias a la materia marítima como lo contempla el artículo 6 de la LNCM, señalando que a falta de disposición expresa, en la ley, reglamentos y en los tratados internacionales, se aplicará la Ley General de Bienes Nacionales, Ley Federal del Mar, Ley de Puertos, Código de Comercio y la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, la Ley Federal de Competencia Económica, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y los Códigos Civil Federal y Federal de Procedimientos Civiles.

Los conflictos o situaciones que se presentan dentro de las jurisdicciones marinas mexicanas con los propietarios, navieros, o armadores y/o los operadores, hace difícil la tarea de sancionar, por lo que es importante determinar la diferencia entre propietario y poseedor, para así lograr identificar las responsabilidades que tienen ante la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría que les corresponda, ya sea como propietarios o poseedores de las embarcaciones y artefactos navales como lo define la LNCM.

Contratos de utilización de embarcaciones o de artefactos navales

Los informes de las organizaciones internacionales sobre el comercio internacional, entre ellos de la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE por sus siglas) y del Fondo Monetario Internacional

(FMI por sus siglas), convergen en que el 80% del comercio mundial se transporta por vía marítima.

Así es que los contratos por los cuales las embarcaciones son arrendadas o fletadas, son contratos de naturaleza mercantil marítima como ha sido definido en el apartado primero de este trabajo. Por lo que, tanto los propietarios, navieros o armadores y/o los operadores han establecido contratos estándar para de forma eficiente arrendar o fletar las embarcaciones de su propiedad o en posesión; la legislación mexicana establece diferentes tipos de contratos que se utilizan para el arrendamiento de embarcaciones y/o de artefactos navales, en el artículo 110 de la LNCM, considera como utilización de embarcaciones: el arrendamiento a casco desnudo, fletamento por tiempo, fletamento por viaje, de transporte marítimo de mercancías, de transporte marítimo de pasajeros y de remolque, así como cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de ésta.

Como se ha establecido a lo largo del presente ensayo, los contratos de arrendamiento de embarcaciones son de naturaleza mercantil, en donde las partes contratantes son comerciantes de conformidad con el Código de Comercio, así lo referente al comercio marítimo y los contratos que se pactan, en un principio fueron retomados en una legislación secundaria, es decir, al ser derogados dentro del Código de Comercio, se procedió a legislar y adoptar la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Los contratos de explotación o de utilización de embarcaciones, así como las obligaciones que las partes pacten, deben ser o pueden ser reclamadas en la vía mercantil ante las instancias jurisdiccionales federales, toda vez que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 104, fracción II, establece que: las controversias de derecho marítimo son competencia exclusiva del Poder Judicial de la Federación y del mecanismo que hayan pactado las partes como el arbitraje marítimo, tal como queda expuesto en el fallo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el Amparo Directo en Revisión 29/2000, del cual, retomando los artículos del Código de Comercio, a continuación reproducimos una parte:

“Artículo 1049. Son juicios mercantiles los que tienen por objeto ventilar y decidir las controversias que, conforme a los artículos 4º, 75 y 76, se deriven de los actos comerciales. Artículo 1054. En caso de no existir convenio de las partes sobre el procedimiento ante tribunales en los términos de los anteriores artículos, salvo que las leyes mercantiles establezcan un

procedimiento especial o una supletoriedad expresa, los juicios mercantiles se regirán por las disposiciones de este libro y, en su defecto, se aplicará supletoriamente el Código Federal de Procedimientos Civiles y en caso de que no regule suficientemente la institución cuya supletoriedad se requiera, la ley de procedimientos local respectiva. Artículo 1075. Todos los términos judiciales empezarán a correr desde el día siguiente a aquel en que hayan surtido efectos el emplazamiento o notificaciones y se contará en ellos el día de vencimiento.- Las notificaciones personales surten efecto al día siguiente del que se hayan practicado, y las demás surten al día siguiente, de aquel en que se hubieren hecho por boletín, gaceta o periódico judicial, o fijado en los estrados de los tribunales, al igual que las que se practiquen por correo o telégrafo, cuando exista la constancia de haberse entregado al interesado, y la de edictos al día siguiente de haberse hecho la última en el periódico oficial del Estado o del Distrito Federal.- Cuando se trate de la primera notificación, y ésta deba de hacerse en otro lugar al de la residencia del tribunal, aumentará a los términos que señale la ley o el juzgador, un día más por cada doscientos kilómetros o por la fracción que exceda de cien, pudiendo el juez, según las dificultades de las comunicaciones, y aún los problemas climatológicos aumentar dichos plazos, razonando y fundando debidamente su determinación en ese sentido. Artículo 1077. Todas las resoluciones sean decretos de trámite, autos provisionales, definitivos o preparatorios y sentencias interlocutorias deben ser claras, precisas y congruentes con las promociones de las partes, resolviendo sobre todo lo que éstas hayan pedido. Cuando el tribunal sea omiso en resolver todas las peticiones planteadas por el promovente de oficio o a simple instancia verbal del interesado, deberá dar nueva cuenta y resolver las cuestiones omitidas dentro del día siguiente. Las sentencias definitivas también deben ser claras, precisas y congruentes con las demandas y las contestaciones y con las demás pretensiones deducidas oportunamente en el pleito, condenando o absolviendo al demandado, y decidiendo todos los puntos litigiosos que hayan sido objeto del debate. Cuando estos hubieren sido varios, se hará el pronunciamiento correspondiente a cada uno de ellos.- Las sentencias interlocutorias deben dictarse y mandarse notificar como proceda conforme a la ley, dentro de los ocho días siguientes a aquel en que se hubiere citado para dictarse. Las sentencias definitivas deben dictarse y mandarse notificar como proceda en derecho, dentro de los quince días siguientes a aquel en que se hubiera hecho citación para sentencia. Sólo cuando hubiere necesidad de que el tribunal examine documentos voluminosos, al resolver en sentencia definitiva, podrá disfrutar de un término ampliado de ocho días más para los dos fines ordenados anteriormente.- Los decretos y los autos deben dictarse y mandarse notificar como proceda, dentro de los tres días siguientes al último trámite, o de la presentación de la promoción correspondiente.- Los decretos, los autos y las sentencias serán necesariamente pronunciados y mandados notificar en los plazos de ley.

Artículo 1090. Toda demanda debe interponerse ante juez competente. Artículo 1114. Las cuestiones de competencia podrán promoverse por inhibitoria o por declinatoria. Cualquiera de las dos que se elija por el que la haga valer, debe proponerse dentro del término concedido para contestar la demanda en el juicio en que se intente, cuyos plazos se iniciarán a partir del día siguiente de la fecha del emplazamiento.

Cuando se trate de dirimir las competencias que se susciten entre los Tribunales de la Federación, entre éstos y los de los estados, o entre los de un estado y los de otro, corresponde decidirla al Poder Judicial de la Federación, en los términos del artículo 106 constitucional y de las leyes secundarias respectivas.- Tratándose de competencias que se susciten entre los tribunales de un mismo Estado, se resolverá por el respectivo tribunal de alzada al que pertenezcan ambos jueces, debiéndose observar las siguientes reglas:- I. La inhibitoria se intentará ante el juez a quien se considere competente, pidiéndole que dirija oficio al que se estima no serlo, para que remita testimonio de las actuaciones respectivas al Superior, y el requirente también remita lo actuado por él al mismo tribunal de alzada para que éste decida la cuestión de competencia;- II. La declinatoria se propondrá ante el juez que se considere incompetente, pidiéndole que se abstenga del conocimiento del negocio y remita testimonio de lo actuado al Superior para que éste decida la cuestión de competencia;- III. Las cuestiones de competencia en ningún caso suspenderán el procedimiento principal;- IV. En caso de no promoverse cuestión de competencia alguna dentro de los términos señalados por el que se estime afectado, se considerará sometido a la del Juez que lo emplazó y perderá todo derecho para intentarla, y- V. Tampoco se promoverán de oficio; pero el juez que se estime incompetente puede inhibirse del conocimiento del negocio en los términos del primer párrafo del Artículo siguiente.

Artículo 1117. El que promueva la declinatoria deberá hacerlo dentro del término señalado para contestar la demanda que se contará a partir del día siguiente del emplazamiento.- La declinatoria de jurisdicción se propondrá ante el Juez pidiéndole se abstenga del conocimiento del negocio. El juez al admitirla, ordenará que dentro del término de tres días remita a su superior testimonio de las actuaciones respectivas haciéndolo saber a los interesados, para que en su caso comparezcan ante aquel.- Recibido por el superior el testimonio de constancias las pondrá a la vista de las partes para que éstas dentro del término de tres días ofrezcan pruebas o aleguen lo que a su interés convenga.- Si las pruebas son de admitirse así lo decretará el tribunal mandando prepararlas y señalará fecha para audiencia indiferible que deberá celebrarse dentro de los diez días siguientes, en las que se desahogarán las pruebas y

alegatos y dictará en la misma la resolución que corresponda.- En el caso de que las partes sólo aleguen y no ofrezcan pruebas, o las propuestas no se admitan, el tribunal citará para oír resolución, la que se pronunciará dentro del término improrrogable de ocho días.- Decidida la competencia, el tribunal lo comunicará al juez ante quien se promovió la declinatoria, y en su caso al que se declare competente.- En caso de declararse procedente la declinatoria, siempre tendrán validez las actuaciones practicadas ante el juez declarado incompetente, relativas a la demanda y contestación a ésta, así como la reconvencción y su respectiva contestación si las hubiera, y la contestación a las vistas que se den con la contestación de la demanda o reconvencción, dejando a salvo el derecho de las partes en cuanto a los recursos pendientes de resolverse sobre dichos puntos, ordenando al juez del conocimiento que remita los autos originales al juez que se tenga declarado como competente para que éste continúe y concluya el juicio.- Si la declinatoria se declara improcedente el tribunal lo comunicará al juez para que continúe y concluya el juicio.

Artículo 1378. En el escrito de demanda el actor deberá mencionar los documentos públicos y privados que tengan relación con dicha demanda, así como si los tiene o no a su disposición debiendo exhibir los que posea, y acreditar haber solicitado los que no tengan en los términos del artículo 1061. De igual manera, proporcionará los nombres y apellidos de los testigos que hayan presenciado los hechos contenidos en la demanda, y las copias simples prevenidas en el artículo 1061. Admitida la demanda se emplazará al demandado para que produzca su contestación dentro del término de quince días.- Con el escrito de contestación a la demanda se dará vista al actor, para que manifieste lo que a su derecho convenga dentro del término de tres días y para que mencione a los testigos que hayan presenciado los hechos, y los documentos relacionados con los hechos de la contestación de demanda.

Artículo 1422. Cuando se requiera la intervención judicial será competente para conocer el juez de primera instancia federal o del orden común del lugar donde se lleve a cabo el arbitraje.- Cuando el lugar del arbitraje se encuentre fuera del territorio nacional, conocerá del reconocimiento y de la ejecución del laudo el juez de primera instancia federal o del orden común competente, del domicilio del ejecutado o, en su defecto, el de la ubicación de los bienes.

Artículo 1424. El juez al que se someta un litigio sobre un asunto que sea objeto de un acuerdo de arbitraje, remitirá a las partes al arbitraje en el momento en que lo solicite cualquiera de ellas, a menos que se compruebe que dicho acuerdo es nulo, ineficaz o de ejecución imposible.- Si se ha entablado la acción a que se refiere el párrafo anterior, se podrá

no obstante, iniciar o proseguir las actuaciones arbitrales y dictar un laudo mientras la cuestión esté pendiente ante el juez.- Sin menoscabo de lo que establece el primer párrafo de este artículo, cuando un residente en el extranjero se hubiese sujetado expresamente al arbitraje e intentara un litigio individual o colectivo, el juez remitirá a las partes al arbitraje. Si el juez negase el reconocimiento del laudo arbitral en los términos del artículo 1462 de este Código, quedarán a salvo los derechos de la parte actora para promover la acción procedente”. (SCJN, 2000).

Para abordar de forma académica y pedagógica, los diferentes tipos de contratos de utilización de embarcaciones, lo haremos con base en tres tipos de contratos específicos, los cuales son regulados en nuestro país por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; diferenciando las obligaciones que pacten las partes, en virtud del tipo de contrato. El objeto de estudio, será exclusivamente, los siguientes contratos, como primer contrato, el denominado a casco desnudo, el segundo, el contrato de fletamento por tiempo y el tercer contrato, es el que se conoce como fletamento por viaje.

Estos tres tipos de contratos son los más utilizados en la industria marítima a nivel nacional e internacional; en la práctica mexicana del sector marítimo se utilizan pólizas tipo estándar; es necesario resaltar que la legislación nacional, en el artículo 107 de la LNCM reconoce la utilización de pólizas tipo, internacionalmente reconocidas y aceptadas, es decir, dan validez y reconocimiento a los modelos de contratos, conocidos como formularios estándar o tipo estándar, y que los modelos internacionalmente reconocidos por el sector marítimo, son redactados por el Consejo Marítimo Internacional del Báltico (BIMCO por sus siglas en inglés), es la organización internacional cuya membresía está conformada por 2500 propietarios y navieros operadores, quienes promueven la estandarización de contratos para la utilización o arrendamiento de 15,000 barcos, embarcaciones o artefactos navieros que enarbolan diferentes banderas.

Entre los modelos estándar, se encuentra el más sofisticado y difícil de todos, es el contrato *Bareboat* (arrendamiento a casco desnudo) y existen otros modelos como lo es el contrato *Timecharter* (fletamento por tiempo) y el contrato *Voyage Charter* (fletamento por viaje), en estos modelos estándar, las cláusulas que refieren a la solución de conflictos derivados de la interpretación o aplicación del contrato son pactados, la mayoría de ellos, bajo derecho marítimo inglés o derecho marítimo norteamericano, bajo el arbitraje comercial.

Estos modelos de contratos son reconocidos a nivel internacional en el transporte marítimo; así, son aceptados en las operaciones de la industria marítima nacional y del comercio internacional.

A continuación, se estudiará cada tipo de contrato y las obligaciones que pactan las partes, entre las cuales es importante diferenciar las derivadas de la gestión náutica o de la gestión comercial. En donde por gestión náutica, se conciben todas las actividades necesarias para garantizar la navegación segura, para el buen gobierno y funcionamiento técnico de la embarcación. Asimismo, por gestión comercial, se entienden las actividades de carácter mercantil y administrativo necesarias para la correcta operación de la embarcación.

Figura 2: Los sujetos de la navegación y los contratos de arrendamiento de embarcaciones y artefactos navales.



Fuente: Elaboración propia.

Contrato de arrendamiento a casco desnudo

Este tipo de contrato lo encontraremos definido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el artículo 114 (LNCM), el cual establece las obligaciones entre las partes, y refiere en específico a la relación contractual entre un arrendador y a un arrendatario; en donde el objeto del contrato es el arrendamiento de una embarcación en condiciones de navegabilidad por una de las partes, que se denominará el arrendador, y por la otra parte, el arrendatario que está obligado al armamento de la embarcación y a contratar la tripulación, por lo que tendrá la responsabilidad de llevar a cabo dos gestiones: la náutica y la comercial. Las reclamaciones que deriven del incumplimiento del contrato a casco desnudo sólo podrán demandarse dentro del periodo de un año, si no se hace efectivo el reclamo, este derecho prescribirá, es decir se pierde el derecho a reclamar ante cualquier tribunal o corte en el transcurso de un año. (artículo 117 LNCM).

El contrato a casco desnudo debe constar por escrito, y contener los elementos mínimos de individualización de la embarcación: el nombre y

domicilio del arrendador y del arrendatario; el lugar y condiciones de la entrega de la embarcación; el lugar y condiciones de la restitución de la embarcación; duración del arrendamiento; el monto y forma de pago del flete y la facultad o no de subarrendar o ceder determinados derechos por las partes. Así también se podrá pactar la opción de compra al final del arrendamiento.

Tabla : Obligaciones contractuales entre arrendador y arrendatario derivadas del contrato de arrendamiento a casco desnudo.

Arrendador Obligaciones	Arrendatario Obligaciones
<ul style="list-style-type: none"> • Poner a disposición del arrendatario una embarcación en estado de navegabilidad por un tiempo determinado. • Sin armamento. • Sin tripulación. • A cambio del pago de una renta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Asumir la gestión náutica y gestión comercial en calidad de naviero de la embarcación arrendada. • Restituir la embarcación en el estado en que la recibió al término del contrato. • Pagar la renta o flete en los términos convenidos.

Fuente: Elaboración propia.

El contrato de fletamento a casco desnudo deberá constar por escrito de una póliza de arrendamiento, y deberá contener los elementos mínimos de individualización de la embarcación: nombre y domicilio del arrendador y del arrendatario, lugar y condiciones de entrega de la embarcación, lugar y condiciones de la restitución de la embarcación, duración del arrendamiento, monto y forma de pago del flete, facultad o no de subarrendar o ceder determinados derechos.

Las acciones prescribirán en un año por incumplimiento de alguna de las partes. En el contrato a casco desnudo, se podrá pactar la opción de compra, adquiriendo la propiedad al final de término del contrato.

Contrato de fletamento por tiempo

Por otra parte, el artículo 119 de la LNCM señala que es el contrato de fletamento por tiempo, en donde el fletante se obliga a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez deberá realizar el pago de un flete. En el artículo 121 de la LNCM, estipula que en el fletamento por tiempo, el fletante

se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete; además el fletante se obligará a presentar en la fecha y lugar convenidos y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato, y por su parte el fletante, conservará la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador, debiéndole el capitán obediencia, todo dentro de los límites pactados en el contrato de fletamento por tiempo.

Tabla 3: Obligaciones contractuales entre arrendador y arrendatario derivadas del fletamento por tiempo.

Fletante Obligaciones	Fletador Obligaciones
<ul style="list-style-type: none"> • Obligado a poner una embarcación en estado de navegabilidad a disposición del fletador. • Embarcación armada y con tripulación. • Por tiempo determinado. • Conserva la gestión náutica. • Presentar la embarcación en lugar y fecha convenidos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pago de un flete. • La gestión comercial. • El capitán le debe obediencia al fletador dentro de los límites del contrato.

Fuente: Elaboración propia.

Contrato de fletamento por viaje

En el caso del contrato de fletamento por viaje, la LNCM en el artículo 123, establece que el fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación, con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes. Asimismo, el fletante se obligará a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas del contrato de fletamento por viaje; el fletante conservará la gestión náutica y la gestión comercial de la embarcación; el fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento. En caso de incumplimiento de esta obligación, deberá pagar la totalidad del flete, y el fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo dentro de los límites de la póliza de fletamento.

Tabla 4: Obligaciones contractuales entre arrendador y arrendatario derivadas del contrato de fletamento por viaje.

Fletante Obligaciones	Fletador Obligaciones
<ul style="list-style-type: none"> • Obligado a poner todo o parte determinada de una embarcación en estado de navegabilidad. • Embarcación armada y con tripulación. • Uno o varios viajes. • Conserva la gestión náutica. • Conserva la gestión comercial. • Presentar la embarcación en lugar y fecha convenidos. • Responsable de las mercancías recibidas a bordo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pago de un flete. • Deberá entregar a bordo de la embarcación la cantidad de mercancías pactadas en el contrato.

Fuente: Elaboración propia.

Para reclamar cualquier tipo de incumplimiento derivado de los contratos de utilización de embarcaciones por tiempo y por viaje, las acciones prescribirán en un año. Los contratos deben cumplir con la formalidad de constar por escrito, y los contenidos mínimos de una póliza o contrato de fletamento son: los elementos de individualización de la embarcación, nombre y domicilio del fletante o del fletador, lugar y condiciones de la entrega, así como de la restitución de la embarcación (lugar de entrega de la embarcación y condiciones de la restitución), duración del fletamento, monto y forma de pago, y la facultad o no de subarrendar o subfletar, o ceder determinados derechos derivados del contrato de fletamento por tiempo o por viaje.

Agente naviero o agencia naviera

Por otra parte, dentro del negocio marítimo, encontraremos la figura del agente naviero o agencia naviera, la cual, no podrá confundirse con el naviero, el armador, o el operador, siendo estos últimos propietarios o poseedores de una embarcación o artefacto naval, como ha quedado descrito en el apartado anterior.

Por el contrario, el agente naviero o agencia naviera es, o puede tener varios mandatos, como comisionista mercantil o como mandatario civil, es decir, es el representante legal o apoderado de un naviero, armador, operador de embarcaciones o artefactos navales.

El artículo 22 de la LNCM, define al agente naviero o agencia naviera, como la persona física o moral que está facultada para que, en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, pueda actuar en nombre o representación como:

Agente naviero general: tendrá la facultad de representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías, de arrendamiento y de fletamento; nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden, así como todo lo que corresponda al contrato de agencia marítima.

Agente naviero consignatario de buques: tendrá la facultad de realizar los actos y gestiones administrativas con relación a la embarcación en el puerto de consignación.

Agente naviero protector: será contratado por el naviero o por el fletador, según sea el caso, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que efectúe el agente naviero consignatario.

Es importante destacar que un armador, naviero y operador, podrán ser notificados a través de sus agentes navieros o agencia navieras, tal como lo contempla el mismo artículo 22 (LNCM), párrafo quinto: “Todo agente naviero estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento, en representación del naviero u operador para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días hábiles para contestar la demanda.”

Dentro de las funciones como agente naviero o agencia naviera, representará los intereses comerciales de sus representados ante una capitania de puerto, donde deberá tramitar los despachos de embarcaciones y los arribos, así como el avituallamiento; tendrá la representación jurídica ante la Autoridad Marítima Nacional y ante cualquier otra autoridad del ámbito administrativo y judicial.

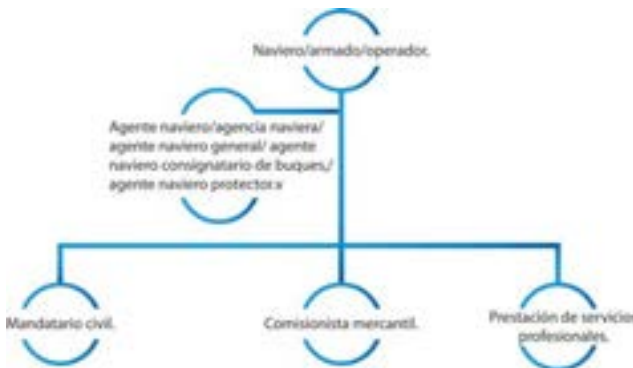
Sin embargo, el agente naviero o agencia naviera, también podrá celebrar contratos de arrendamiento de embarcaciones y artefactos navales, cuando así lo establezcan los mandatos y/o poderes de representación que le hayan sido otorgados por sus representados los armadores,

navieros y/o los operadores. En el caso del agente naviero consignatario de buques, esté actuará como representante del naviero ante autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las funciones que contempla el artículo 24 LNCM, y que se reproducen a continuación: Recibir y asistir, en el puerto, a la embarcación que le fuere consignada; llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho de la embarcación; realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal en el ejercicio de sus funciones; preparar el alistamiento y expedición de la embarcación, practicar las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente; expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente la embarcación, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios; asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y en general, realizar todos los actos y gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionados con la embarcación.

Sin embargo, los navieros mexicanos que cuenten con oficinas en el puerto donde operan sus embarcaciones, no están obligados a designar agentes navieros consignatarios de buques en los puertos mexicanos, pero deberán dar aviso a la capitanía de puerto y a la Oficina de Servicios de la Marina Mercante en el puerto de operaciones de su condición.

En el caso de navieros u operadores extranjeros, éstos requerirán designar agente naviero consignatario de buques en el puerto mexicano donde vayan a operar (gráficos 1 y 2).

Gráfico 1: Relación jurídica entre el agente naviero y el naviero/armador/operador.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 2: Relación jurídica entre el agente naviero/agencia naviera y las diferentes entidades del sector marítimo, UNICAPAM (capitanías de puerto) y SCT (Dirección General de Marina Mercante), para trámites administrativos regulados por la LNCM.



Fuente: Elaboración propia.

El cabotaje nacional como detonador del desarrollo nacional y regional

El cabotaje, es conocido como el transporte marítimo de corta distancia, o el *Short Sea Shipping* (SSS) en países de tradición anglosajona. El cabotaje, ha sido prioridad dentro de las políticas públicas de transporte de los países de la OCDE. Lo anterior, buscando desarrollar el intercambio comercial de forma eficiente, competitiva y segura, bajo reglas de facilitación y libre comercio sin fronteras; es así que los informes técnicos sostienen que por medio del transporte marítimo de corta distancia, encontramos entre otras ventajas, beneficios y desarrollo económicos (Martin and Associates, 2011), la disminución de contaminación atmosférica por la descongestión de las carreteras, lo que directamente se refleja en el gasto público y privado, toda vez que la inversión de los gobiernos y de la iniciativa privada destinado al mantenimiento de infraestructura terrestre se verá disminuido en alto porcentaje, además, el transporte marítimo de corta distancia contribuye como un medio de transporte multimodal que da seguridad al transporte de carga.

La Organización Marítima Internacional (IMO, 2013) recomienda la siguiente definición del *Short Sea Shipping* (SSS), y considera que es “el transporte comercial de carga o de pasajeros por transporte marítimo

nacional o internacional. En general, este subsector de transporte marítimo opera en aguas costeras e interiores, sin cruzar océanos y a menudo compite con el transporte de carreteras y el ferroviario”.

Es desde esta agenda internacional de un organismo conformado por la representación de los Estados, que encontramos uno de los primeros problemas para poder desarrollar a nivel nacional un transporte marítimo de corta distancia (TMCD), al no diferenciar el tipo de navegación entre cabotaje y navegación de altura, cuando establece en su definición que puede ser un transporte nacional o internacional, por lo que la implementación de las regulaciones internacionales deben aplicarse por igual tanto al cabotaje nacional como a la navegación de altura, haciendo desde un marco regulatorio internacional obligatorio para los Estados parte, el que se cumpla por las embarcaciones utilizadas para cabotaje nacional obligaciones onerosas, toda vez que no harán navegación transoceánica sino costera o de aguas interiores, de aquí la defensa en diferenciar el tipo de navegación entre un cabotaje de corta distancia y una navegación de altura.

Los grupos de trabajo dentro de la OMI, recomiendan a los Estados que antes de ratificar convenciones internacionales, deben estudiar e identificar si estas reglas pueden afectar el transporte marítimo de corta distancia al ser desproporcional e impactar económicamente la industria nacional que contiene por la carga con el transporte terrestre y ferroviario, bajo diferente marco normativo y regulatorio. Por el contrario, encontraremos que, en el transporte marítimo internacional, las líneas de carga compiten en igualdad comercial bajo las mismas regulaciones internacionales.

Las discusiones tanto en las agendas nacionales, como en los foros internacionales y en la academia han sido nutridas, sin embargo, a pesar de que el transporte marítimo de corta distancia puede ser una solución viable al congestionamiento del transporte por carreteras, es también un transporte amigable al medio ambiente al reducir las emisiones contaminantes de gases efecto invernadero. En tal sentido, encontramos evidencia en las legislaciones marítimas de Canadá y Estados Unidos, de la protección del cabotaje nacional exclusivamente bajo pabellón de sus naciones, aún con un acuerdo comercial de libre comercio con México, primero bajo el TLCAN, y ahora bajo el T-MEC.

Por otro lado, encontramos en el Plan Nacional de Desarrollo (PND 2019-2024) una nueva política para desarrollar el transporte marítimo a corta distancia, sin embargo, se menciona de forma general no estructurada, por lo que debemos esperar sea presentado, en la actual administración

federal, en el programa sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; además, sin dejar de lado, principalmente, el tratado de libre comercio entre Canadá, Estados Unidos de América y México, mismo que se encuentra en proceso de ratificación; sin embargo, no se ha logrado desarrollar el transporte marítimo de corta distancia en lo que corresponde al comercio entre los tres países de Norte América.

En 2003, Canadá, Estados Unidos y México, firmaron un Memorándum de Cooperación (MOU) para compartir información y experiencias para desarrollar los servicios de transporte marítimo de corta distancia, conocido como *Short Sea Shipping* (SSS), y cambiar del transporte terrestre al transporte marítimo. (Brooks, 2004). A pesar de los esfuerzos de los gobiernos, la protección al cabotaje nacional en los Estados Unidos, bajo la ley de comercio marítimo, la conocida y defendida *Jones Act* de 1920, legislación marítima estadounidense proteccionista del cabotaje nacional y que consideramos, es la que ha detenido el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, tanto en Canadá como en México, sin embargo, tanto México como Canadá han logrado flexibilizar las reglas del cabotaje por causas de excepción, al otorgar permisos temporales de navegación a buques con bandera extranjera, pero el tener geográficamente a los Estados Unidos entre México y Canadá, imposibilitará concretar políticas regionales para un transporte marítimo a corta distancia entre las tres naciones; por lo cual, México debe buscar y fortalecer sus rutas al Sur y al Caribe como posibilidades de desarrollar el cabotaje y detonar la marina mercante nacional.

Dentro de las buenas prácticas y evidencia probada, tenemos la experiencia de la Unión Europea, que ha fijado como política, el descongestionar las carreteras y mover las cargas vía marítima impulsando el TMCD, como lo señalan los investigadores de América del Norte (Brooks, Frost 2009), estas políticas han tenido que establecer por un lado, el impulso a las inversiones del sector público y privado para el desarrollo de nuevos servicios a corta distancia, así como el diseño de las rutas y despliegue de embarcaciones; y por otra parte, implementar la regulación y promoción de programas desde la Unión Europea para impulsar la inversión desde políticas públicas.

Impulsar políticas públicas para mover las cargas por el mar y descongestionar las carreteras, debe estar en las agendas de los gobiernos como una prioridad, tanto de países con economías desarrolladas como de los menos desarrollados, pero para lograr este cambio en las políticas públicas de los gobiernos se debe impulsar y movilizar las cargas desde el transporte por carreteras al transporte marítimo, para hacerlo efectivo,

eficaz y seguro, es necesario contar con la infraestructura portuaria y la conexiones intermodales adecuadas (Martner, 2019); asimismo, para el caso de México, poder contribuir al objetivo 3.10 del PND 2019-2024, relativo a fomentar el desarrollo económico que promueva la reducción de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero (GEI) donde el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, puede ser la solución a la saturación del transporte terrestre.

Es importante destacar que existen por un lado, estudios técnicos que han demostrado los beneficios del transporte marítimo a corta distancia, y por otra parte, estudios que sostienen la no factibilidad económica de un transporte marítimo de corta distancia en ciertas regiones, como la del Caribe (BID, 2018) por falta de infraestructura portuaria y excesivo pagos de derechos, así como restricciones al cabotaje; pero aun con evidencia científica, las políticas públicas de los gobiernos no han logrado fomentar a nivel nacional, ni regional, políticas de incentivos fiscales para que la iniciativa privada invierta tanto en la construcción de embarcaciones que se requieren para el comercio marítimo de corta distancia en cabotaje, como en la falta de infraestructura portuaria integral de cabotaje nacional: así la situación geográfica o geoestratégica de México, que se encuentra en el centro del continente americano, y con base a la doctrina de círculos concéntricos con origen en el Istmo de Tehuantepec y un radio de 4,000 km comprendería como áreas de influencia natural hacia Centroamérica y el Caribe (Peyrot, M.A., 2011) toda vez que no puede tener ninguna aspiración de desarrollo hacia el Norte.

Asimismo, México deberá reformar las regulaciones de protección al cabotaje e incentivar la inversión, para poder desarrollar una política marítima que detone la marina mercante nacional y el desarrollo portuario de cabotaje nacional y regional, tomando como referencia las ventajas competitivas que ha logrado establecer la Unión Europea para poder desarrollar positivamente el crecimiento de las flotas de la Unión Europea y transporte marítimo de corta distancia al implementar regulaciones de registros especiales y medidas fiscales de los Estados miembros de la Unión Europea. (IME,2009).

México tiene un reto, que debe reconocer y actuar: replantear las políticas públicas y promover el transporte marítimo de corta distancia para que sea el detonador de una cadena multimodal de logística, toda vez que si no avanzan los programas sectoriales en este tema, seguirá México apareciendo rezagado, aún con los acuerdos comerciales y tratados de libre comercio con las economías más importantes (G20), como lo reporta el informe del Banco Mundial *Logistic Performance Index*, relativo al funcionamiento de cadenas de logística, donde los

Estados Unidos se encuentran en la novena posición, Canadá en la posición número 12, y México en el lugar número 50. (World Bank, 2015).

De acuerdo a los estudios de la comisión naval de la Academia de Ingeniería (AI) en México, el desarrollo del sector de la marina mercante e industrial naval, México cuenta con 705 embarcaciones mayores de 500 Toneladas de Registro Bruto (TRB) matriculadas, de las cuales el 70% brinda servicio a Pemex y el 30% ofrece servicios de cabotaje. Por lo que se refiere al tráfico de altura, éste ha desaparecido, así como la industria de la construcción naval, por haberse eliminado incentivos fiscales de depreciación acelerada y mayor deducibilidad. (Dorantes, 2018).

En lo que se refiere al transporte marítimo de corta distancia, para efectos de esta investigación, el cabotaje marítimo nacional se encuentra en una situación que no puede competir a nivel nacional ni regional, toda vez que, bajo la Ley Aduanera, no se permite separar la carga de cabotaje entre puertos mexicanos de la carga de altura, es decir, se le da el mismo trato como si llegara a los puertos en tráfico de altura (transporte marítimo internacional).

Así, en estas condiciones el volumen de carga por transporte de cabotaje ha disminuido a una tasa anual del -1.4%; además, los puertos son 30% más caros en la región (Dorantes, 2018). De ahí, la imperiosa necesidad de implementar políticas públicas que fomenten el medio de transporte marítimo de corta distancia, desarrollando espacios, infraestructura y procedimientos regulatorios de carga nacional para poder fortalecer una cadena multimodal en México.

Además, actualmente existe incertidumbre jurídica, al no estar actualizadas las leyes secundarias, es decir los reglamentos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como el de la Ley de Puertos, lo anterior a partir de las últimas reformas del 19 de diciembre de 2016. Actualmente, en la agenda de las políticas públicas en los Estados Unidos de América, están contemplando posibilidades de apertura para promover internamente el transporte marítimo de corta distancia. En 2018 en el estado de Nueva York, al darse cuenta de la saturación de sus carreteras y el colapso en el tráfico interno de sus ciudades, han decidido promover políticas para impulsar el transporte marítimo de corta distancia, es aquí donde debemos buscar coyunturas bajo los acuerdos comerciales.

Con Canadá compartimos las reglas de excepción al cabotaje, entendido como una especie de liberación, sin embargo, no ha sido explotado por México; por otra parte, debemos orientar nuestras políticas de

transporte hacia el Sur. México debe buscar estrategias para desarrollar el transporte marítimo de corta distancia con los países de Centro América y el Caribe por la influencia natural de la posición geográfica al compartir el Océano Pacífico y el Mar Caribe.

Pero, necesitamos definir que es el transporte marítimo de corta distancia (TMCD), infraestructura portuaria, cabotaje nacional y marina mercante nacional. Si se impulsan políticas integrales para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, a través de regulaciones facilitadoras y políticas fiscales, como consecuencia tendremos una repercusión directa en el desarrollo de infraestructura portuaria, que detonaría la industria naval de la construcción al crear la necesidad de buques que transporten cargas menores en cabotaje nacional y regional, por lo que hará a su vez detonar una marina mercante nacional y el desarrollo nacional.

Definición conceptual

En el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI) se define el concepto de *Short Sea Shipping*: *Short sea shipping (SSS) is defined as the commercial shipment of cargo or passengers by domestic and international maritime transport. In general, this subsector of marine transportation operates in coastal and inland waterways, does not cross an ocean and often competes with road and rail networks. (IMO, 2013).*

“El transporte comercial de carga o de pasajeros por transporte marítimo nacional o internacional. En general, este subsector de transporte marítimo opera en aguas costeras e interiores, sin cruzar océanos y a menudo compite con el transporte de carreteras y el ferroviario”. (Traducción propia de la autora).

Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) o Short Sea Shipping (SSS) en la Unión Europea.

La normativa comunitaria el Transporte Marítimo de Corta Distancia (*Short Sea Shipping, SSS*) como *el* movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con una línea de costa en los mares que rodean Europa. Este concepto incluye transporte marítimo nacional e internacional, así como los servicios feeder (entre puertos secundarios o puertos de menor tamaño), a lo largo de la costa y con islas, ríos o lagos. Se aplica también al transporte marítimo entre estados miembros de la Unión Europea y Noruega, Islandia y otros países ribereños del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mediterráneo. Por tanto, el Transporte Marítimo

de Corta Distancia o SSS incluye el cabotaje interior de cada país y, en particular, los servicios marítimos regulares entre los puertos continentales y puertos insulares del mismo país.

En España, por ejemplo, muchos de los servicios de transporte marítimo entre las Islas Canarias y Baleares, y la Península Ibérica se encuadran en el concepto europeo de transporte marítimo de corta distancia y destacan tanto por su regularidad como por su alta frecuencia. En todo caso, con esta definición, el Transporte Marítimo de Corta Distancia engloba prácticamente todo el tráfico marítimo de origen o destino no transoceánico de los puertos europeos. Sin embargo, en la práctica, el Transporte Marítimo de Corta Distancia encuentra su sentido como política activa de transporte en su contribución a la formación de cadenas marítimo-terrestres puerta a puerta, en donde además del transporte marítimo se conjugan los modos de transporte terrestres, y en particular el transporte por carretera para configurar una solución de transporte competitiva.

Con este enfoque, dentro del transporte marítimo de corta distancia, destacan los servicios marítimos regulares con una elevada relación calidad/precio integrados en una cadena marítimo-terrestre puerta a puerta para cubrir relaciones de transporte en las que existe una alternativa terrestre pura. (UE, 2011).

Carreteras del Mar o Motor *ways of the Sea*.

También dentro de las políticas de la Unión Europea, el *Short Sea Shipping* se basa en la idea de “las carreteras del mar” (UE, 2001). The EU SSS policy is *nowadays* based on the “*motorways of the seas*” idea. (Traducción propia de la autora).

Cabotaje

Se comprende como el tipo de navegación interior o costera restringida a la nacionalidad del pabellón del Estado costero o ribereño. La LNCM en México establece que el cabotaje se encuentra restringido a navieros mexicanos con embarcaciones con pabellón mexicano. Así la Ley Marítima Canadiense también establece la restricción del cabotaje a nacionales canadienses. La Ley Marítima de los Estados Unidos también reserva el cabotaje a navieros nacionales, con embarcaciones con pabellón nacional y exclusivo para embarcaciones o buques que se hayan construido en astilleros de los Estados Unidos.

Definición operacional

Retomaremos las definiciones establecidas en ventajas, desventajas y objetivos del TMCD, de la investigación tabla 5. (Medda, 2010).

Tabla 5: Ventajas, desventajas y objetivos de TMCD (EU *Commission*, 2002) y (Chernyavska, 2006).

Ventajas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sostenibilidad: Eficiencia y transporte amigable con el medio ambiente. 2. Costo-eficiencia: Cambiar transporte de largas distancia de carreteras. 3. Flexibilidad: Incremento de volúmenes no requiere de ampliación de infraestructuras. 4. Provee una nueva alternativa de transporte. 5. Atrae carga de otras modalidades de transporte. 6. Estimula el transporte marítimo. 7. Reduce presión en las otras modalidades de transporte.
Desventajas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Percepción que es una forma vieja de transporte. 2. Baja frecuencia de viajes. 3. Baja confianza en salidas y llegadas en tiempo. 4. Calidad y seguridad en el servicio: alto riesgo de daño a la carga. 5. Complicaciones de logística marítima: integración para puerta a puerta. 6. Complejidad en trámites administrativos y en documentación. 7. La eficiencia de puertos, servicios portuarios y conexiones intermodales necesitan ser fortalecidos.
Objetivos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reducir costos y tiempo de transporte (incrementar la eficiencia en puertos). 2. Unificar/estandarizar las cargas. 3. Administración y control de la cadena de transporte por una única entidad. 4. Integrar el transporte marítimo puerta a puerta como servicio de trasporte de carga. 5. Ser ambos, sustituto y complemento de otros medios de transporte.

Fuente: Elaboración propia.

Características de los puertos para Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) o *Short Sea Shipping* (SSS), Tabla 6 (Medda, 2010).

Tabla 6: Características de los puertos para transporte marítimo de corta distancia (TMCD).

<ul style="list-style-type: none"> • Facilidades portuarias para servicios de transporte marítimo de corta distancia. • Ro-Ro Rampas. • Terminales y muelles para transporte marítimo de corta distancia. • Equipos exclusivos para maniobras para transporte marítimo de corta distancia. • Sistemas electrónicos en el puerto y computarizados. • Intercambio electrónico de data: entre administradores, y entre usuarios y administradores. • Oficinas de administración donde toda la información y formalidades puedan ser coordinadas sin demoras y sin movimientos físicos de tránsito entre diferentes procesos administrativos. • Inspecciones de rutina.

Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones

Del estudio presentado, es imperativo proponer una política pública transexenal con planes de desarrollo para implementar el transporte marítimo de corta distancia e incentivar el diseño de políticas fiscales para la inversión en infraestructura portuaria para la navegación de cabotaje nacional y regional como detonantes de la marina mercante nacional, así como recapitalizar los contratos de arrendamiento de embarcaciones que generan derrama económica para México, y donde el más grande fletador desde una empresa del Estado es Pemex, como el proveedor de los hidrocarburos y combustibles para una nación de más de 140 millones de habitantes como lo es México. Asimismo, impulsar la construcción naval y las políticas fiscales y de financiamiento que puedan detonar el sector de la industria metal mecánica.

Para lograr lo citado anteriormente, se propone una planeación estratégica en donde se:

- Identifiquen las necesidades del transporte de cargas para detonar el transporte marítimo de corta distancia.
- Examinen las regulaciones nacionales e internacionales que impiden el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia.
- Establezcan las políticas públicas y fiscales necesarias para desarrollar el sector portuario para el cabotaje nacional y estructuras multimodales.
- Replantee el transporte de cargas terrestres transfronterizas por vías marítimas a partir del T-MEC.
- Propongan las reformas estructurales y fiscales necesarias para desarrollar el transporte marítimo de corta distancia en México y la región Sur con Centroamérica y el Caribe.

EL COMERCIO MARÍTIMO Y EL CRECIMIENTO ECONÓMICO NACIONAL Y MUNDIAL

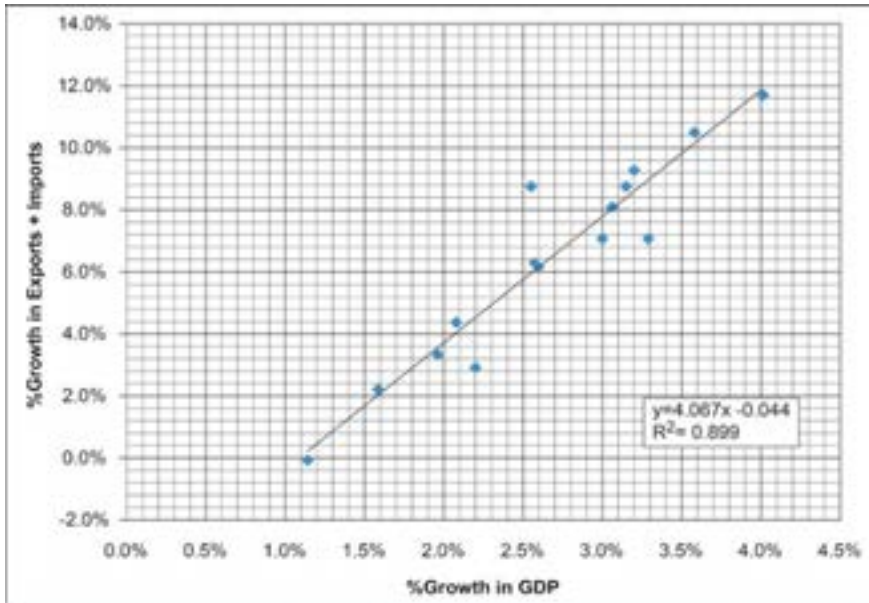
MAESTRA
ZOILA ADRIANA HERNÁNDEZ DEL VALLE

El comercio marítimo es el elemento vital de la economía mundial. Los navíos mercantes del mundo (se calcula que actualmente existen alrededor de 50 mil embarcaciones registradas en 150 países) hacen posible el comercio intercontinental, el transporte de materias primas, así como la importación y exportación de comida, productos manufacturados y petróleo -el bien más comercializado del mundo- (ICS, 2019). Tal aseveración encuentra su fundamento fáctico en el hecho que el mayor porcentaje del comercio mundial se verifica por vía marítima en virtud de las características propias de la industria, los cuales permiten la transportación de bienes y materiales de la manera más económicamente rentable, sustentable y en gran volumen. (OMI, 2019).

No se exagera al reconocer que, con la invención de los contenedores de embarque a mediados del siglo pasado, la industria marítima transformó el comercio mundial, de la misma manera que el Internet cambió la forma en la que nos comunicamos e intercambiamos información, o los aviones revolucionaron la manera de transportarse. (George, 2006). Así, tampoco es exagerado afirmar que el moderno transporte internacional, en específico, el transporte marítimo, constituye hoy uno de los pilares de la globalización.

Con independencia de las diversas consideraciones -positivas o negativas- que existen respecto de los efectos del fenómeno “globalizador”, es indiscutible que la participación en el comercio internacional es uno de los factores determinantes del crecimiento económico en una sociedad estatal. El comercio globalizado es el mayor impulsor de la economía mundial, y se sabe que los países más industrializados están involucrados en la mayor porción del comercio mundial, lo que se refleja en el crecimiento de sus propias economías nacionales. (Feenstra, 2014). Como resultado de esta relación, en los últimos treinta años la industria marítima ha tenido que transformar sus tecnologías, prácticas, registros nacionales, comunicaciones y fuentes de trabajo para poder responder apropiadamente a las demandas de la globalización comercial. (OECD/ITF, 2008). En la gráfica 1 se muestra la relación estadística positiva que existe entre el comercio internacional y el crecimiento del PIB en los países de la OCDE.

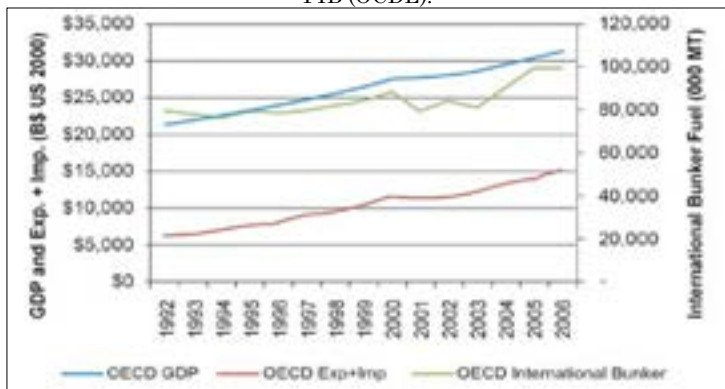
Gráfica 1: Relación entre el comercio internacional y crecimiento del PIB en países de la OCDE.



Fuente: OCDE, 2008.

En ese tenor, en tanto la mayor parte del comercio internacional se realiza por vía marítima, existe también una relación positiva entre el comercio marítimo -medido por la venta de combustible para dicho tipo de transporte-, el comercio exterior -medido en importaciones y exportaciones de un país-, y el crecimiento del PIB de los países de la OCDE (OECD/ITF, 2008), según se observa en la gráfica 2.

Gráfica 2: Relación entre comercio marítimo, comercio internacional y crecimiento del PIB (OCDE).



Fuente: OCDE, 2008.

Ahora bien, debe reconocerse que el desarrollo del comercio marítimo -actual y venidero- sólo es posible gracias a una constante innovación, revisión e intercambio de información en la industria. La operación segura y fiabilidad de los navíos y puertos son cruciales para el creciente bienestar de la economía mundial. (ICS, 2019). Conscientes de lo anterior, las potencias marítimas del mundo procuran contar con una planeación a largo plazo respecto del desarrollo, mantenimiento, investigación y mejoramiento de la infraestructura, tecnología, regulación y esquemas de financiamiento que se requieren para participar en el comercio marítimo internacional a gran escala, y con ello, contribuir a sus economías nacionales.

Sobre el particular, son recurrentes los análisis de actores -privados e institucionales- en lo referente a que los puertos y marinas de México no se encuentran a la altura de los grandes países marítimos, así como que se requiere de mayor inversión e infraestructura en el sector, para poder explotar el potencial marítimo que le ofrece al país su ubicación geográfica. (Dicex, 2018) (El Faro, 2018) (Forbes, 2017). Para ello, en el siguiente apartado se refieren los indicadores relevantes para el análisis en cuestión.

Indicadores del sector marítimo portuario

Los parámetros de comparación seleccionados responden a los aspectos más relevantes de cada sector -el marítimo y el portuario- y que definen a los mismos, además de explicar su funcionamiento; siendo que aquellos parámetros son operacionalizados en diversos indicadores que permitirán derivar una conclusión sobre los casos concretos sujetos a estudio (tanto los ejemplos internacionales como el propio caso nacional).

Para la selección de los criterios de comparación, se atendieron a los datos de indicadores utilizados por las instituciones internacionales más importantes en la materia:

Conectividad del transporte marítimo de línea

Este indicador permite determinar una posición por país en relación con el resto del mundo; el país que resulte mejor conectado en el mundo -China en el 2018- determina el porcentaje asignado para el resto de los países. La conectividad marítima de China es parte de un proyecto comercial global que se estructura en diferentes segmentos o iniciativas, denominado “*Belt and Road Initiative*” -Iniciativa del Cinturón y la Ruta, en su traducción en español- que pretende desarrollar infraestructura e inversiones a nivel mundial para el comercio, como lo es la red de infraestructura marítima referida como la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI. (ECFR, 2017).

Por lo que respecta a América Latina, desde 2006 y hasta 2012, Panamá se encontraba en el segundo lugar de conectividad (tabla 1), después de México. (UNCTADSTAT, 2019). Sin embargo, durante los últimos siete años, se ha mantenido como el líder de la región, gracias a la explotación que hace del Canal de Panamá. Uno de los aspectos más relevantes sobre la posición de Panamá en el índice de conectividad, es el hecho que el Canal de Panamá es uno de los seis principales nodos de la red de transporte marítimo mundial. (UNCTAD, 2017). Desde hace 100 años, el Canal de Panamá ha mejorado el comercio mundial, siendo que actualmente sirve a 140 rutas, conecta a 1,700 puertos y a 160 ciudades. (The Maritime Executive, 2019).

Tabla 1: Lista de países de América Latina según su índice general de conectividad en 2018.

América Latina y el Caribe	1. Panamá	56,6
	2. Colombia	50,1
	3. México	49,1
	4. Perú	43,8
	5. Chile	42,9

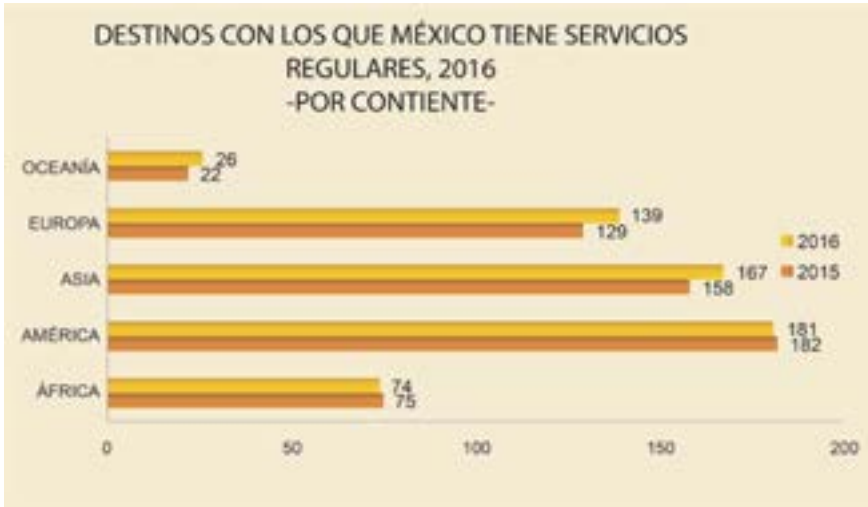
Fuente: UNCTAD, 2018.

Ahora bien, en el caso de México, según el portal estadístico de la UNCTAD (2019), el índice de conectividad del transporte marítimo de línea de México en el año 2019 es de 45.49, ocupando el número 33 a nivel mundial. Panamá, que se mantiene como el líder en conectividad en América Latina se encuentra en el lugar 30 a nivel mundial, con un índice de 48.94. Por su parte, Colombia ocupa el lugar número 34 con un índice de 45.41 y Estados Unidos ocupa el lugar 5 de conectividad general con un índice de 90.00.

De conformidad con el último Prontuario de Servicios de Transporte Marítimo Regular en México de la SCT (2016), México está conectado por vía marítima con 153 países y 587 destinos en los cinco continentes, a través de 142 líneas navieras de servicio regular. Según la información disponible de la SCT (2016), en el año 2016 se tenía un registro de 587 destinos con los que México mantenía servicios regulares, siendo que la mayoría de los puertos con los que México tiene intercambio se encuentran en China y Estados Unidos.

En la gráfica 3 se observan los destinos con los que México mantenía servicios regulares en 2016.

Gráfica 3: Destinos con los que México tiene servicios regulares en 2016.



Fuente: SCT.

En 2019, existe la posibilidad de incrementar el uso de las rutas marítimas corrientes, o incluso crear nuevas; sin embargo, ello no necesariamente representaría un incremento del índice de conectividad general de México. La razón de esta tendencia es la consideración de la inviabilidad de las rutas terrestres a causa de bloqueos, atrasos e inseguridad. Así, la Administración Pública Federal, a través de la SCT ha manifestado la intención de crear “carreteras marinas” para trasladar camiones de carga en barcos para aprovechar las rutas marítimas e incluso, reactivar el cabotaje. (Reforma, 2019) (Milenio, 2019).

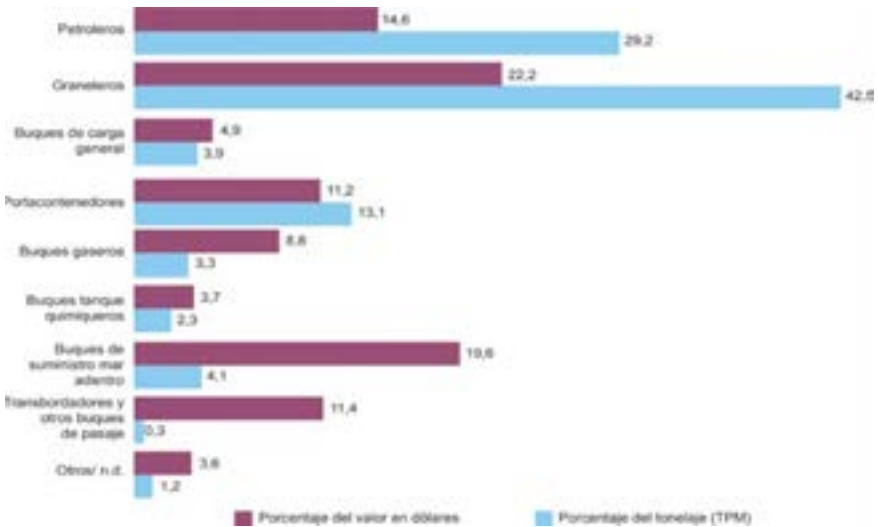
Estructura de la flota

La flota mundial y la de cada país es el pilar fundamental del propio comercio marítimo. Para efectos de valoración se tomará en cuenta el país con: mayor tamaño de la flota/propiedad y abanderamiento; edad o construcción de los navíos; mayor valor en dólares y mayor capacidad de carga en tonelaje de peso muerto o TPM, como medida de peso de la carga. (UNCTAD, 2018).

Según el Informe sobre Transporte Marítimo 2018 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCYD, 2018), la flota mundial comprende 94,171 buques (se contabilizan únicamente los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 Toneladas Brutas (TB), con un tonelaje total de 1,920 millones de TPM; dicho número de TPM representa un aumento del 3.31% con respecto de 2017. (UNCTAD, 2018). En la gráfica 4 se observa la división de la flota mundial por

principales tipos de buques, indicando el porcentaje que le corresponde a cada tipo de buque respecto del valor comercial de la flota mundial (véase el apartado del valor de la flota más adelante).

Gráfica 4: División de la flota mundial -por tipo de buques- igual o superior a 100 TB -en porcentajes; y porcentaje del valor total de la flota mundial.



Fuente: UNCTAD, 2018b.

Tamaño/propiedad y abanderamiento.

Los cinco principales países propietarios de buques poseen el 49.6% de la flota mundial en tonelaje de peso muerto. Grecia -especializado en buques petroleros- amplió su liderazgo con la adición de 21 millones de TPM en 2017, y su cuota de mercado actual se sitúa en un 17.3% (con 4,371 buques y 330,176 millones de TPM). Le sigue Japón -especializado en el sector de graneleros, con una cuota de mercado actual de 11.7% (con 3,841 buques y 223,615 millones de TPM). China, en tercer puesto con un 9.6% de la cuota mundial de mercado -también especializado en buques graneleros- (con 5,512 buques y 183,094 millones de TPM). Alemania -especializado en buques contenedores- tiene una cuota de mercado mundial del 5.6% (con 2,869 buques y 107,119 millones de TPM) (UNCTAD, 2018)¹.

En ese mismo orden de ideas, con excepción de China que tiene abanderadas el 45.7% de su TPM, los demás propietarios de buques destinan más del 80% de sus TPM al pabellón extranjero (UNCTAD, 2018). La mayoría de los buques mercantes están registrados bajo un pabellón que no coincide con la nacionalidad del propietario. (UNCTAD, 2018); de hecho, los tres

¹ Los datos de propiedad de la flota usados por la UNCTAD se refieren únicamente a los buques con un arqueado bruto igual o superior a 1.000 TB, ya que frecuentemente se desconoce la verdadera identidad de los propietarios de los buques de menor tamaño.

principales pabellones de registro corresponden a países que no son grandes propietarios: las Islas Marshall, Liberia y Panamá. En los 35 pabellones principales con mayor número de registro de buques de propiedad extranjera se acumula el 75.4% del número total de buques en el mundo, y el 94.5% del total de TPM del mundo. (UNCTAD, 2018).

Según información de la SCT (2017), en su reporte de Estadística de la Flota Nacional, las embarcaciones con un arqueo bruto igual o superior a 1,000 TB, tenía matriculados 571 embarcaciones con un total de 2,964,568 TRB (también TB). No se cuenta con información nacional disponible sobre el número de embarcaciones matriculadas medidas en TPM. Ahora bien, según la UNCTAD (2019), México cuenta con 168 buques con su bandera (con un arqueo bruto igual o superior a 1.000 TB), con 1,732 millones de TPM, que representa el .09% de la flota mundial. (UNCTADSTAT, 2019)².

Edad

En el 2018, el promedio de edad de los buques de la flota mercante era de 20.8 años (tabla 2). En términos del TPM, el promedio de edad de la flota era mucho menor (10.1 años), ya que los buques construidos en los 10 últimos años han sido en promedio siete veces más grandes que los que se construyeron hace dos decenios o más y todavía se utilizan. (UNCTAD, 2018). En específico, en el transporte de contenedores, el proceso de consolidación ha ido de la mano de una demanda de buques más grandes por parte de las principales navieras. (UNCTAD, 2018).

Tabla 2: Distribución por edad de la flota mercante.

	Años					Promedio de edad		Variación porcentual	
	0 a 4	5 a 9	10 a 14	15 a 19	Más de 20	2016	2017	2017-2018	
Todos los buques	Porcentaje del total de buques	13.75	22.01	13.25	8.54	20.83	20.54	0.50	
	Porcentaje del TPM	25.74	35.98	18.16	10.20	9.92	-10.00	9.85	
Tamaño medio de los buques (TPM)	43 360	38 198	32 634	29 046	6 150				

Fuente: UNCTAD, 2018.

² En una entrevista sobre el combate al robo de combustible en México, Antonio Rodríguez Fritz, Secretario Regional de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) para América Latina y el Caribe, hizo referencia a la escasez de navíos con bandera mexicana, indicando al respecto que todas las embarcaciones que se encuentran en áreas de fondeadero de los puertos como Tuxpan o Coatzacoalcos son de bandera extranjera, ni uno solo es mexicano, que decenas de buques que están constantemente entrando a México con productos que compra el gobierno mexicano, no son buques de bandera mexicana y que desde hace ya varios años se ha presentado un descenso muy importante de la flota mexicana, calificando todo ello como malas políticas. (Cambio Digital, 2019). Asimismo, señaló que anualmente se gasta un aproximado de 11 mil millones de dólares para contratar estos buques extranjeros ante la inexistencia de una flota mexicana que pueda utilizarse para el mismo fin y que con el dinero que se ahorraría en la contratación de navíos extranjeros se podría invertir en la construcción de buques y astilleros, que además generarían empleos locales. (Al Calor Político, 2018).

Desafortunadamente, no se cuenta con ningún registro oficial nacional o internacional sobre la edad de la flota marítima mexicana en referencia a las embarcaciones que se encuentran registradas por la UNCTAD.

Construcción

En el 2017, el total de las nuevas embarcaciones construidas se elevó a 65 millones de TB, lo que equivale a un 5.2% de la flota (tabla 3). Además, en 2017, se desgazaron 23 millones de TB, lo que se tradujo en un crecimiento neto de la flota mundial de 32 millones de toneladas brutas, equivalentes a una tasa de crecimiento del 3.3%. (UNCTAD, 2018).

Tabla 3: Entregas de buques de nueva construcción por principales tipos de buques y país constructor, 2017 (en miles de TB)

	China	República de Corea	Japón	Filipinas	Resto del mundo	Total
Petroleros	5 330	10 809	1 835	472	1 213	19 709
Gasolineros	11 982	640	7 713	480	236	21 052
Buques de carga general	589	75	190	---	233	1 087
Portacaballeros	3 105	5 873	1 408	974	451	11 813
Gaseros	708	3 973	439	52	12	5 185
Buques tanque quimicos	854	6	531	---	137	1 328
Buques de suministro mar adentro	409	473	145	0	647	1 675
Transportadoras y buques de pasaje	180	---	197	1	1 194	1 572
Otros	395	609	482	---	121	1 607
Total	23 339	22 909	12 937	1 980	4 224	64 989

Fuente: UNCTAD, 2018

Los principales constructores de buques siguieron siendo China, Japón y la República de Corea, que juntos representaron el 90.5 % del tonelaje bruto entregado en 2017. En términos de países constructores, el 41.6% del TPM de los pedidos corresponde a China, seguida de la República de Corea con un 24.3 % y Japón con un 23.6%. Casi toda la actividad de construcción de buques para el transporte de carga hoy tiene lugar en Asia. (UNCTAD, 2018).

De conformidad con la página de estadísticas de la UNCTAD, hasta el 2017, México se encontraba en el lugar número 39 de países constructores de barcos. En la tabla 4 se observa una comparación de la cantidad de toneladas brutas relativas a los buques construidos por México en relación a los líderes mundiales de construcción de buques, y con otros países relevantes de la región en la que se encuentra nuestro país.

Tabla 4: Registro anual de buques construidos por país desde 2014 al 2017. (Medida en TB).

	2014	2015	2016	2017
Brasil	237,708	397,186	175,091	377,035
China	22'851,302	25'275,424	22'365,449	23'882,160
Alemania	499,217	383,355	430,671	469,633
Japón	13'392,130	12'899,210	13'363,950	13'113,388
R. de Corea	21'871,925	23'756,983	25'455,551	22'616,947
México	..	1,312	442	469
Reino Unido	523	400	1,452	..
E. U. A.	212,113	355,067	351,092	225,593

Fuente: UNCTADSTAT, 2018.

No se omite mencionar que, en los últimos años, la construcción de buques en el país se ha centrado en navíos destinados a funciones de seguridad y vigilancia. En la administración federal 2012-2018, la Secretaría de Marina construyó en sus astilleros 14 buques, entre los cuales se encuentran patrullas costeras, buques de vigilancia oceánica, patrullas interceptoras y buques de apoyo logístico; además, citada dependencia también fortaleció su colaboración con Pemex-Logística mediante un contrato, para la construcción de ocho remolcadores para la modernización de la flota menor de la empresa productiva del Estado. (AISD, 2018).

Sin embargo, según reporte de la Asociación Sindical de Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Nacional (ASOMMMN) (2018), “la construcción naval en nuestro país, como la marina mercante, es prácticamente inexistente, pero Talleres Navales del Golfo (TNG), Servicios Navales e Industriales (SENI) y los Astilleros de Marina (ASTIMAR) de la Secretaría de Marina, son los que la sostienen viva” (ASOMMMN, 2018). Dicha asociación sostiene que la era dorada del sector de la construcción naval en nuestro país ocurrió cuando se dio el descubrimiento de los yacimientos petroleros y el impulso a la industria pesquera en los sexenios de los presidentes Luis Echeverría Álvarez y José López Portillo, y que, desde entonces, esta área del sector marítimo y portuario de nuestro país no ha vuelto a ver inversiones relevantes. (MANZANILLO NEWS, 2018).

Tráfico de carga por volumen

Según la UNCTAD (2018), un indicador ampliamente usado que proporciona información sobre el funcionamiento de los puertos y su capacidad para atraer clientes es el volumen manipulado. Ello es así puesto que el tráfico de carga depende, principalmente, de la evolución de la demanda y los volúmenes portuarios permiten tomar el pulso de la economía mundial e informan sobre posibles necesidades de infraestructuras de transporte e inversión. Por ello, el tráfico de carga de los puertos -sin distinguir por tipo de carga- puede servir como indicador económico avanzado. (UNCTAD, 2018).

Sobre el particular, el tráfico portuario mundial de contenedores fue de 752 millones de TEU³, gracias a una adición de 32,3 millones de TEU en 2017; una cantidad comparable con el tráfico portuario de Shanghái (puerto más activo del mundo). En 2017, la actividad portuaria mundial y las operaciones de manipulación de la carga contenerizada y a granel aumentaron rápidamente. (UNCTAD, 2018).

³ Medida internacional para identificar los contenedores (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies).

Entre los principales factores del aumento de volumen, destacan el fuerte crecimiento registrado en la ruta comercial entre los países asiáticos, una mayor demanda de consumo en los Estados Unidos y Europa, y el aumento del comercio Norte-Sur gracias a una mejora de los ingresos procedentes de las exportaciones de los productos básicos en África y en los países en desarrollo de América, que estimularon las importaciones. (UNCTAD, 2018).

En 2017, los primeros lugares en movimiento de contenedores fueron: China con un movimiento de 213'719,925 TEU's, Estados Unidos de América con 51'425,466 TEU's, Singapur con 33'600,000 TEU's, República de Corea con 27'427,000 TEU's y Japón, el cual tuvo 21'904,443 TEU's a nivel mundial. (CEPAL, 2019). En la tabla 5 se destacan los principales puertos del mundo en movimiento de carga contenerizada:

Tabla 5: Principales puertos de contenedores del mundo (en miles de TEU's), 2017.

Puerto	Economía	Tráfico 2017	Tráfico 2016	Variación porcentual 2016-2017	Posición 2017
Shanghai	China	40 230	37 133	8,3	1
Singapur	Singapur	33 670	30 994	9,0	2
Shenzhen	China	26 210	23 979	9,1	3
Ningbo-Zhoushan	China	24 610	21 580	14,1	4
Busan	República de Corea	21 400	19 890	7,8	5
Hong Kong	RAE Hong Kong	20 760	19 813	4,8	6
Guangzhou (Nansha)	China	20 370	18 858	8,0	7
Qingdao	China	18 260	18 010	1,4	8
Dubai	Emiratos Árabes Unidos	15 440	14 772	4,5	9
Tianjin	China	15 210	14 490	5,0	10
Rotterdam	Países Bajos	13 600	12 385	9,8	11
Port Klang	Malasia	12 060	13 170	-8,4	12
Ambres	Bélgica	10 450	10 037	4,1	13
Xiamen	China	10 380	9 614	8,0	14
Kaohsiung	Provincia China de Taiwán	10 340	10 485	-2,2	15
Dalian	China	9 710	9 614	1,0	16
Los Ángeles	Estados Unidos	9 340	8 857	5,5	17
Hamburgo	Alemania	9 600	8 910	7,7	18
Tanjung Pelepas	Malasia	8 330	8 281	0,6	19
Laem Chabang	Tailandia	7 760	7 207	7,4	20
Total		336630	317929	5,9	

Fuente: UNCTAD, 2018.

Respecto a México, según la CEPAL, en 2018 México tuvo un movimiento portuario en TEU's de 6'987,820 (tabla 6), ocupando el segundo lugar en América Latina, después de Brasil con 10'041,485 de TEU's y en tercer lugar Panamá con 6'872,369 TEU's. Dentro de los puertos mexicanos, el puerto de Manzanillo es el que más TEU's movilizó en 2018, superando a Lázaro Cárdenas por más del doble, aun considerando que este último es un puerto semiautomatizado.

Tabla 6: Cinco mejores puertos mexicanos por manejo de TEU's, 2018.

PUERTO	TEU's
Manzanillo, Col.	3'078,505
Lázaro Cárdenas, Mich.	1'314,798
Veracruz, Ver.	1'176,253
Altamira, Tamps.	820,092
Ensenada, B.C.	272,258

Fuente: Cepal, 2019.

Rendimiento portuario

Se tomó como punto de partida el Ranking de Infraestructura del Foro Económico Mundial y el Ranking de Eficiencia de Servicios Portuarios que se consideran complementarios del anterior.

Según dicho ranking mundial de Infraestructura 2018-2019, Singapur, Hong Kong, Países Bajos y Japón ocupan los primeros lugares, respectivamente, y México ocupa la posición 49, de un total de 139 países. En cuanto a la eficiencia de servicios portuarios, México ocupa el lugar 60 de 139, mientras que Singapur, Países Bajos, Finlandia, Hong Kong y Estados Unidos ocupan los primeros cinco lugares, respectivamente. En cuanto a los demás países de América Latina, Panamá se encuentra en el lugar 7 de eficiencia de servicios portuarios, en tanto que Chile está en el lugar 32, Uruguay en el lugar 33, Argentina en el lugar 81 y Brasil en el 105. (WEF, 2019).

Al respecto, en el Programa Sectorial de la SCT (2012) del sexenio pasado, se reconoció que en el subsector portuario, a pesar de un avance significativo en la implementación de la Marca de Calidad en algunos puertos, se presentan problemas en el nivel de servicio debido a la falta de integración intermodal, existencia de trámites diversos y complejos, prácticas aduanales anacrónicas, reducida coordinación entre autoridades y rezagos tecnológicos que entorpecen el flujo de las mercancías, restándole así competitividad y productividad al país. (SCT, 2013).

México no cuenta con infraestructura adecuada para recibir los grandes barcos de contenedores, y su atención de la carga y la cadena logística son ineficientes, según el Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA) (Expansión, 2018). Pese a los esfuerzos por agilizar las maniobras portuarias en México y Latinoamérica, los costos por tener puertos ineficientes en nuestra región implican un costo logístico de 30% adicional a los costos extra que se derivan de la falta de coordinación (Expansión, 2018). Según la SELA, misma que promueve la digitalización de los puertos para mejorar su eficiencia a través de una “red articuladora” con

gobernanza propia (Expansión, 2018), esta situación es consecuencia de la falta de gobernanza logística.

Finalmente, en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) para la presente administración federal, se incluyó un proyecto de desarrollo de infraestructura llamado “Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, cuyo eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que:

“aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. En este marco, se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Coatzacoalcos, y Salina Cruz, para que puedan ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos diversos; se fortalecerá la infraestructura carretera y de caminos rurales y la red aeroportuaria y se construirá un gasoducto para abastecer a empresas y consumidores domésticos”. (Presidencia, 2019).

Uso y desarrollo de tecnología

La tecnología es en la actualidad un elemento indispensable de muchos sistemas marítimos y portuarios, y los efectos de su disrupción son evidentes en diferentes ámbitos de estas industrias por lo que, si bien no existen datos sistematizados a nivel mundial sobre el desempeño del sector marítimo de cada país o de las navieras privadas, lo que se propone es observar el tipo y grado de participación en el uso, inversión o investigación de estas tecnologías, siendo que el nivel de participación, permite concluir cuál es la situación del sector marítimo mexicano con respecto a otros países. Los rubros del indicador se refieren a los temas y tecnologías específicas⁴.

El Internet de las cosas; hoy todos los navíos y artefactos navales están completamente equipados con sensores

Este término se refiere a la red de dispositivos interconectados por medio de la red mundial del Internet que les permite captar y recabar datos y transmitir información acerca del entorno que les rodea o sobre sí mismos. (UNCTAD, 2018).

El Internet de las cosas, conecta todos los artefactos físicos involucrados en este ecosistema inteligente (figura 1), para facilitar la comunicación en tiempo real entre sensores, aplicaciones y personas. (McKinsey, 2015). Como una propiedad más de este tipo de tecnología se encuentra

4 Si bien hay diferentes tipos de tecnologías, por razón de espacio en este artículo se incluye únicamente la información relativa a las tecnologías que se considera tienen un impacto más palpable y desarrollado en la industria; siendo que las tecnologías no incluidas en esta sección se consideran como incipientes o en proceso de desarrollo.

la comunicación máquina a máquina, que permite el intercambio de información entre dispositivos con intervención humana limitada⁵.

Figura 1: Ecosistema marino inteligente.



Fuente: Wärtsilä. Construcción Latinoamericana, 2017.

En el desarrollo del Internet de las cosas, IBM -en colaboración con el puerto de Rotterdam (Países Bajos)- ha puesto en marcha un proyecto denominado *Delfines Digitales*, que consiste en muros de contención inteligentes y boyas equipadas con sensores que generan información con registro temporal sobre su status y el ambiente directo. (B2B, 2018).

Otro ejemplo del desarrollo de esta tecnología se observa con las contribuciones de la naviera danesa Maersk, que ha desarrollado contenedores inteligentes que son capaces de monitorear la carga que se encuentra dentro de ellos. A través de su sistema de Administración Remota de Contenedores, Maersk puede monitorear su flota de 300,000 contenedores refrigerados y enviar información sobre la temperatura de los mismos y su localización a la Nube marítima. (RFID, 2017).

En cuanto a México, de manera inicial puede señalarse que en el Plan Nacional de Desarrollo de la presente administración federal

⁵ Por ejemplo, en Noruega, un sistema de navegación conectada llamada REX (un acrónimo para el término Route Exchange, que en español significa intercambio de rutas), el que es usado para acelerar el flujo de navíos en el congestionado paso marino entre las ciudades de Horten y Moss en el Fiordo de Oslo. Apoyado de la Nube marítima, REX lee los sensores a bordo de cada ferry y proporciona información en tiempo real a sus capitanes, a los demás ferrys del área, y al centro de coordinación de tráfico en tierra. (Mckinsey, 2015). Según los cálculos de impacto económico de esta tecnología, se podrían reducir costos de transportación de entre el 11% y el 13%, lo que equivale a un ahorro desde \$4.5 billones hasta \$9.3 billones de Euros por año en 2025. (Mckinsey, 2015).

(Presidencia, 2019), cuando se hace referencia al sector marítimo portuario, no se incluye información o indicio alguno sobre la planeación para la investigación, desarrollo, inversión o aplicación de tecnologías de la información y la comunicación o tecnologías operativas. (Presidencia, 2019). En la misma consonancia, el programa de trabajo de la SCT tampoco prevé programa, acción o meta alguna relacionada específicamente con el desarrollo tecnológico del sector marítimo portuario. Si bien, se encuentran previstas como estrategias la modernización de los puertos de México y el mejoramiento de su infraestructura, no se observa alguna orientación a dichas actividades en seguimiento a la tendencia mundial sobre la aplicación de la tecnología en el sector marítimo portuario. (SCT, 2019)⁶.

En lo que respecta al sector privado, ninguna de las principales líneas navieras de México registradas ante la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante cuenta con información abierta disponible sobre la inversión, investigación, desarrollo o aplicación de las tecnologías que forman parte de la tendencia internacional de la industria marítima. Lo mismo se puede afirmar respecto de las principales asociaciones de profesionales de la industria.

Macrodatos (o “Big data”), la Nube (o “Cloud”), y Blockchain

De acuerdo con un reporte de la compañía de telecomunicaciones Ericsson, la industria marítima se encuentra detrás de otras industrias de transporte en términos del uso de las tecnologías de la información y solamente pocas compañías están explotando actualmente la tecnología de Big Data. (Trelleborg, 2018)⁷.

Uno de los usos de esta tecnología se encuentra en el campo de los fletes, ya que puede proporcionar información precisa y accionable para mejorar la toma de decisiones de los fletadores. Éstos pueden usar sistemas

6 No se omite mencionar que la administración pública federal anterior, si bien tampoco contaba con un programa específico de desarrollo tecnológico en el sector, si consideró un proceso de digitalización del sector marítimo portuario, reconociendo su necesidad en los Programas Sectoriales de la SCT -inicial y de resultados-; y por ello intentó acercarse a dos potencias marítimas mundiales para entablar una relación de cooperación con ellas, a saber, Alemania (Declaración Común de Intenciones sobre la Cooperación en el Ámbito del Transporte Marítimo) y Dinamarca (Memorándum de Entendimiento sobre Asuntos Marítimos con el Ministro de Industria, Negocios y Asuntos Financieros). Al día de hoy no hay información disponible de la presente administración federal, respecto del seguimiento o acciones pendientes en relación con las dos cooperaciones iniciadas en el sexenio pasado.

7 El término común en el mercado internacional para referirse a los macrodatos es el de Big Data. Dicho término no se refiere únicamente a los datos e información como tal, sino a sus características de alto volumen -referido a la magnitud-, alta velocidad -por el ritmo en el que la información es generada, intercambiada y analizada-, y la gran variedad se refiere al tipo de información, que puede incluir texto, imágenes, estadísticas, videos, audio, etc. (Mirovi, 2018).

de identificación automáticos para integrar información, reportes de posición, tiempos estimados de llegada, particularidades de los buques e información de mercado para observar todas las posibles alternativas, así como la predicción del costo de los fletes⁸.

Otra aplicación de esta tecnología en el sector marítimo se encuentra en el cálculo del tiempo estimado de arribo que realizan los operadores de terminales, administradores de buques y agentes portuarios, atraque, manejo de barcos y seguimiento de rutas⁹.

En cuanto a la tecnología del Big Data se relaciona a su vez con la forma en la que se almacena y se comparte la información. Una de las herramientas existentes para ello es la Nube o Cloud -en inglés-, que para efectos del sector bajo estudio se denomina la Nube marítima. Su mayor beneficio es que se trata de un almacenador de datos que se puede acceder y manipular desde cualquier lugar del mundo, todo el tiempo, y que es capaz de almacenar grandes volúmenes de información sin tener que hacer grandes inversiones de infraestructura, obtener licencias de software o capacitación de personal. (BALUCO, 2018)¹⁰.

Por lo que refiere a la tecnología denominada Blockchain¹¹ ésta se puede utilizar en el sector marítimo para darle un seguimiento a la carga y proporcionar visibilidad a todos los eslabones de la cadena de suministro, así como para registrar información acerca de los navíos

8 Por ejemplo, Bahri, la compañía nacional de Arabia Saudita ha desarrollado varios modelos de datos en una nueva plataforma (Bahri Data), para cubrir varios puntos clave del negocio como fletamento, administración del viaje, operación de buques, servicios al cliente, mantenimiento, etc. (Trelleborg, 2018).

9 Por ejemplo, la empresa de software ClassNK-NAPA GREEN ofrece un servicio de análisis de Big Data en tiempo real, en el que la información es recolectada de fuentes a bordo y costeras, a través de avanzados algoritmos de predicción para entregar información sobre la operación y cambios potenciales que permitirían reducir el uso de combustible. (Trelleborg, 2018). En agosto de 2015, la autoridad portuaria de Singapur firmó un Memorándum de Entendimiento con IBM para celebrar un acuerdo sobre Big Data por los siguientes dos años. A través de dicho acuerdo, IBM desarrollaría una herramienta de predicción de arribo de navíos que estimaría congestiones de tráfico potenciales. (Trelleborg, 2018).

10 Maritime ICT Cloud es un proyecto de Ericsson que combina una solución de la Nube con aplicaciones de la industria, administración de conectividad, posibilitamiento de servicio, consultoría e integración de servicios. Por medio de este proyecto se pueden conectar buques en mar adentro con operaciones en la costa, proveedores de mantenimiento, centros de soporte a cliente, socios de navieras, operadores portuarios y autoridades. Al mismo tiempo, con este programa se puede hacer una administración general de flotas, monitoreo de máquinas y consumo de combustible y asegurarse del bienestar de la tripulación. (Ericsson 2015).

11 Blockchain consiste en un registro distribuido de información que permite transacciones entre pares participantes de un proceso, y las registra de manera segura, inmodificable y teóricamente sin posibilidad de ser hackeada. Dicho registro se controla en muchos lugares a la vez, entre diferentes actores, y sin la necesidad de una autoridad central o intermediarios.

en relación con los riesgos, y para integrar los contratos inteligentes y pólizas de seguros marítimos, así como para automatizar la presentación de documentos en formato físico. (UNCTAD, 2018). Estas aplicaciones pueden servir para ahorrar tiempo y dinero en el despacho y movimiento de la carga. Han surgido varias iniciativas centradas en el segmento del transporte de contenedores, aunque la tecnología de cadenas de bloques aún no se ha implantado plenamente en todo el sector. (UNCTAD, 2018)¹².

En el sector portuario mexicano se encuentra el primer caso de aplicación de esta tecnología. El pasado 10 de septiembre de 2018, la Comunidad Portuaria de Veracruz, integrada por todos los actores que participan en el movimiento de las mercancías, presentó el proyecto “Blockchain”, que “plantea la primera iniciativa de trabajo colaborativo de la Comunidad Portuaria de Veracruz para desarrollar una tecnología que logre crear un entorno eficiente y transparente; generar una ventaja competitiva para el puerto y crear un sistema único de interacción que promueva la confiabilidad en los datos y la confianza entre los actores participantes”. (API Veracruz, 2018).

Según la revista T21 (2019), la tecnología blockchain es vista por la Comunidad Portuaria de Veracruz como una oportunidad para optimizar los procesos de comercio exterior en la actividad portuaria e incluso aduanera; ello, en virtud que pueden explotarse los beneficios que ofrece dicha tecnología: trazabilidad, transparencia, agilidad e inviolabilidad en los registros de cada participante en la cadena logística¹³.

Además, a nivel nacional se ha desarrollado y aplicado desde 2012 una tecnología que, si bien no es del mismo tipo que las que se refieren en

12 En enero de 2018, Maersk e IBM anunciaron la creación de una cooperación para establecer una nueva compañía que se dedique a desarrollar una nueva plataforma de blockchain que proporcione métodos más eficientes y seguros para conducir el comercio marítimo global. Su objetivo es reducir barreras del comercio internacional e incrementar la eficiencia a lo largo de las cadenas de suministro internacionales, y proporcionar al mercado con una plataforma de comercio para el embarco en contenedores, y así conectar a todo el entorno de la cadena de suministro. (IBM, 2018). Otro de los beneficios esperados por IBM y su socio naviero busca con esta plataforma la digitalización y automatización del papeleo necesario para la importación y exportación de bienes, permitiéndole a los usuarios finales procesar dichos documentos a través de fronteras nacionales y organizacionales. (IBM, 2018).

13 En el desarrollo de este proyecto participan la Administración Portuaria Integral Veracruz (APIVER), la asociación local de agentes aduanales, la autoridad aduanera, las terminales Hutchison Ports ICAVE, grupo CICE, y autotransportistas. En el marco de la presentación de esta tecnología en el puerto de Veracruz, el jefe de estrategia y desarrollo de negocios de TradeLens, una firma desarrollada por IBM y Maersk que ofrece soluciones para aplicar el blockchain a la cadena de suministro global, indicó que ve en México un potencial “para usar estas tecnologías emergentes, para facilitar el comercio e impulsar los beneficios; podemos bajar los costos para el despacho de aduanas”. (T21, 2019) (TRADELENS, 2019).

este apartado, tiene relación con ellas al tratarse de la digitalización de documentos y manejo de información. Dicha tecnología se refiere al proyecto llamado “Puerto sin Papeles”, que es una plataforma tecnológica que consiste en la implementación de un portal en internet, cuya finalidad es agilizar el intercambio de información y transacciones al día entre los diferentes actores que intervienen en los procesos portuarios, así como solicitudes de servicios marítimos y portuarios (arribo, atraque y zarpe de buques), en coordinación con diversos actores como: Capitanía de Puerto, Aduana Marítima, Autoridad Migratoria, SADER, Secretaría de Salud en materia de Sanidad Internacional, Administración Portuaria Integral, Agentes Navieros, Pilotos de Puerto, Maniobristas, Remolcadores. (T21, 2012).

Vehículos e instalaciones autónomas y robótica; no únicamente en los astilleros y puertos, sino también como auxiliares de los servicios de transporte marítimo

Esta tecnología se aplica en el sector marítimo en la construcción y operación de buques autónomos e inteligentes y vehículos aéreos no tripulados (drones). Los buques autónomos o inteligentes podrían aumentar la seguridad y reducir costos al eliminar el elemento humano que conlleva riesgos y gastos (según la compañía aseguradora Allianz «2017» el error humano estuvo detrás de aproximadamente un 75% del valor de unas 15,000 reclamaciones de seguro de responsabilidad civil marítima en el periodo 2011-2016).

La marca Rolls Royce lidera una iniciativa de aplicaciones marítimas autónomas avanzadas (conocido por su acrónimo en inglés como “AAWA” -derivado de Advanced Autonomous Waterborne Applications-), que se encuentra sufragada -alrededor de 6.6 millones de Euros en su primera etapa- por la Agencia de Financiamiento Finlandés para la Tecnología y la Innovación. En dicho proyecto participan negocios de la industria marítima que son líderes a nivel mundial y las mejores universidades de Finlandia. (Emerj, 2019)¹⁴.

Por lo que respecta a la automatización en los puertos, la UNCTAD (2018) en su informe del transporte marítimo anual, hace referencia a un examen de las terminales portuarias de contenedores de todo el mundo, en el que se afirma que la automatización de las terminales de contenedores —el uso de sistemas de manipulación robotizados y controlados remotamente y la transición de los procesos manuales a los automatizados— todavía

¹⁴ De acuerdo con Rolls Royce (2016) la habilidad de un navío para monitorear su propio estado, determinar y comunicar lo que hay alrededor suyo y tomar decisiones basados en dicha información, es vital para el desarrollo de operaciones automatizadas. Para ello, el proyecto AAWA desarrolla tres áreas distintas. (Rolls Royce, 2016): Fusión de sensores, algoritmos de control, comunicación y conectividad.

se halla en un estado de utilización relativamente incipiente, ya que el 97% de dichas terminales no están automatizadas. Las terminales de contenedores completamente automatizadas representan un 1%¹⁵ y las semiautomatizadas un 2%¹⁶. (UNCTAD, 2018).

Como referente mundial, el puerto de Rotterdam, el puerto más grande de Europa, y -según el reporte de competitividad de 2016-2017 del Foro Económico Mundial (WEF)- el mejor puerto del mundo por seis años consecutivos, sirve como un excelente modelo de puertos automatizados. La autoridad portuaria de Rotterdam invierte entre 150 y 200 millones de Euros al año en la infraestructura del puerto (Port of Rotterdam, 2017). El Puerto de Rotterdam tiene como objetivo albergar buques automatizados para el 2025, y para ello, el puerto se prepara a través de la mejora de toda su área de 42 km², con la tecnología del Internet de las cosas y la Nube de IBM. (IBM, 2018)¹⁷.

Según una encuesta del sector utilizada por la UNCTAD en su reporte anual de 2018, cerca del 75% de los operadores de terminales considera que la automatización es básica para su competitividad a tres o cinco años vista y el 65% considera la automatización como una vía para incrementar la seguridad en las operaciones. (UNCTAD, 2018). Cerca del 60% de los operadores de terminales encuestados esperan que la automatización aporte un mayor control y una mayor sistematización de las operaciones, y el 58 % espera que sirva para recortar los costos de explotación de las terminales.

El reporte anual del transporte marítimo de la UNCTAD indica que los puertos de Lázaro Cárdenas y Tuxpan son los únicos puertos semiautomatizados de México. (UNCTAD, 2018).

15 Dentro de la lista de puertos totalmente automatizados se encuentran, entre otros: Hamburgo (Alemania), Los Ángeles y Long Beach (Estados Unidos), Melbourne (Australia), Nagoya (Japón), Qingdao (China), Rotterdam (Países Bajos), Shanghái (China), Xiamen (China). Dentro de los puertos semiautomatizados a nivel mundial se encuentran: Barcelona (España), Busan (R. de Corea), Colón (Panamá), Liverpool y Londres (Reino Unido), Nueva York (Estados Unidos), Singapur, entre otros. (UNCTAD, 2018).

16 Las terminales totalmente automatizadas son aquellas en las que tanto la transferencia horizontal entre el muelle y el patio como el sistema de apilamiento del patio están automatizados, mientras que las terminales semiautomatizadas son aquellas en las que sólo se automatiza el sistema de apilamiento del patio. (UNCTAD, 2018).

17 El puerto de Rotterdam procesa un promedio de 140 mil buques al año; fue el primer puerto en el mundo en utilizar vehículos guiados automatizados (Automated Guided Vehicles, AGVs por sus siglas en inglés), y el primero con terminales automatizadas. Las operaciones en Rotterdam continúan 24/7, y las terminales de mar profundo están equipadas con el equipo más avanzado, conectado a vías de tren, carreteras y vías fluviales internas en el resto de Europa. (Port of Rotterdam, 2019).

La inversión realizada en el puerto de Lázaro Cárdenas, le permitió en 2017 recibir su primer buque Maersk Salalah, perteneciente al servicio transpacífico AC2, con capacidad de 9,600 TEU's. Según el Director General de APM Terminals en México “la tecnología en esta terminal traerá una mayor previsibilidad y eficiencia a nuestros clientes de las líneas navieras, al mismo tiempo que garantizará los más altos niveles de seguridad para nuestros empleados y socios de la cadena de suministro”. (API de Lázaro Cárdenas, 2017). En la fase final de la automatización del puerto programada para estar lista entre 2027 y 2030, la terminal contará con una capacidad de 4.1 millones de TEU's, operados por 15 grúas STS y 10 vías de ferrocarril, proporcionando acceso intermodal. Para la fase final, el costo total de la inversión ascenderá a US\$ 900 millones. (API de Lázaro Cárdenas, 2017)¹⁸.

Seguridad digital; la digitalización requiere de herramientas y procesos de seguridad más fuertes

Según la UNCTAD (2018), se pueden apreciar varios ejemplos de ciberataques y vulnerabilidades en los sistemas de navegación y otros sistemas marítimos y portuarios, como la interferencia con los sistemas de identificación automática y los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas, la perturbación de los sistemas GPS y la manipulación de los sistemas de carga y otros sistemas navales y portuarios, entre otras cosas mediante la introducción de programas maliciosos, programas secuestradores y virus. También se han dado casos de ciberataques combinados con piratería, en los que los piratas lograron identificar a los buques con mercancías valiosas y un mínimo de seguridad a bordo infiltrándose en los sistemas de las compañías navieras. (UNCTAD, 2018)¹⁹.

El proceso de digitalización de la industria marítima tiene riesgos colaterales propios de dicha transformación; por ello se considera como punto de referencia para este aspecto del indicador respectivo, el

18 Por otro lado, en 2016, el “Hammonia Venetia”, se convirtió en el primer portacontenedores en arribar al puerto de Tuxpan, Golfo de México, haciendo historia al conectar la nueva terminal de contenedores, carga general y automóviles Tuxpan Port Terminal (TPT), con las principales rutas trasatlánticas. TPT es descrita como una instalación de clase mundial con capacidad para la recalada de buques portacontenedores de última generación, cuenta con tecnología de punta, patios automatizados, personal altamente capacitado y eficientes servicios a la carga como sección aduanera, compañías de autotransporte, área de inspección techada y agencias aduaneras. La terminal opera con cuatro grúas STS Súper Post-Panamax con funcionamiento automatizado, ocho grúas apiladoras automatizadas, y un TOS implementado por Tideworks”. (Tuxpan Informativo, 2016).

19 Por ejemplo, la naviera Maersk fue, quizá, la víctima más visible del malware de 2017 llamado NotPetya, causando un daño económico de \$250 Millones de USD, aproximadamente. En el Foro de Administración de Cyber Riesgo Marítimo que tuvo lugar en Londres el pasado junio de 2019, el jefe de seguridad informática de Maersk explicó que no es posible detener cada ataque y que lo que se tiene que preparar es una respuesta y desarrollar la resiliencia. (Comunidad Portuaria, 2019).

seguimiento de las directrices sobre la Gestión de los Riesgos Marítimos de la OMI de 2017, que facilitan recomendaciones para proteger el transporte marítimo. (UNCTAD, 2018). No omita mencionar que en este mismo aspecto se identifican riesgos para la protección de datos personales, así como para su almacenamiento y resguardo.

La ciberseguridad no se trata únicamente de herramientas, ya que la introducción de nuevas herramientas puede derivar en nuevos riesgos de seguridad. Lo que se requiere es una combinación de reglas, procesos, capacitaciones y tecnología que permita detectar, combatir y sobreponerse a los riesgos de seguridad en la industria. Un tema de especial relevancia que incluso fue altamente discutido en el incidente de Maersk antes referido, es el relativo a los seguros por pérdidas derivadas de sucesos del ámbito de la ciberseguridad, en tanto que no existe certeza sobre si los seguros cubren este tipo de ataques en sus pólizas. Según lo dispuesto en las orientaciones, las compañías deberían poder demostrar que actúan con el debido cuidado en su forma de gestionar los riesgos cibernéticos y proteger el buque de cualquier daño que pueda derivarse de un suceso cibernético. Si bien actualmente no existe reglamentación alguna sobre la ciberseguridad en el transporte marítimo internacional, las compañías marítimas deben adoptar una actitud proactiva frente a los riesgos cibernéticos, tal como sugieren la OMI y varios organismos del sector, y no pueden ya aducir un desconocimiento de la gestión de estos riesgos. (UNCTAD, 2018).

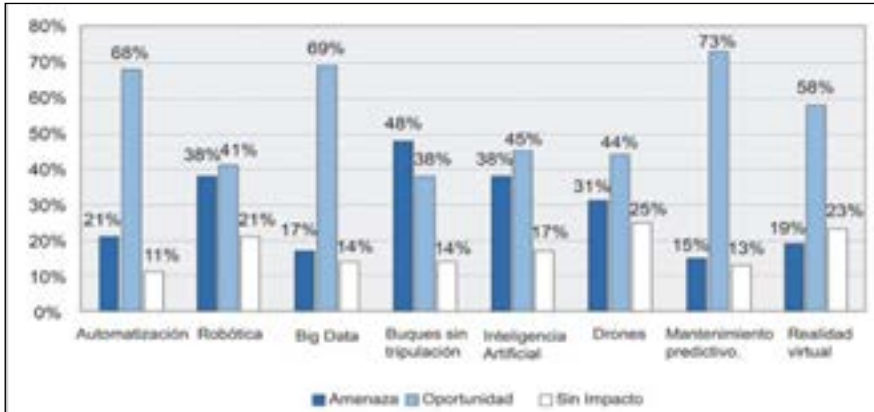
Sobre el particular, para el caso de México no se dispone de información, oficial o particular, sobre la investigación, inversión, desarrollo o aplicación de este tipo de tecnología en el sector marítimo portuario.

Efectos de la tecnología en la gente de mar

Según la Organización Internacional del Trabajo (2019), los efectos de la automatización y los buques no tripulados en los prospectos de empleo de la gente de mar son desconocidos. Ello es así, según la misma OIT, puesto que hay estudios que visualizan que, si para 2025 se proyecta que habrá aproximadamente 1,000 buques totalmente automatizados, la demanda de gente de mar será reducida entre 30,000 a 50,000 puestos. Sin embargo, dice la propia OIT, es difícil predecir el impacto exacto de los desarrollos tecnológicos y la automatización en la pérdida o creación de empleos en el sector marítimo. (ILO, 2019).

En la gráfica 5 se aprecia el resultado de una encuesta sobre la visión de la gente de mar respecto de la tecnología en su industria; más de la mitad de las personas encuestadas señalaron que en los últimos dos años se ha automatizado más de una tarea de su trabajo, y el 90% manifestó que la automatización ha tenido un impacto positivo en su papel. (ILO, 2019).

Gráfica 5: Tecnologías vistas como una amenaza o una oportunidad por los hombres y mujeres de mar.



Fuente: ILO, 2019.

En cuanto a México, no se dispone de información, oficial o particular, sobre los efectos que puede tener la tecnología en la gente de mar que trabaja en el sector marítimo portuario.

• Desempeño ambiental

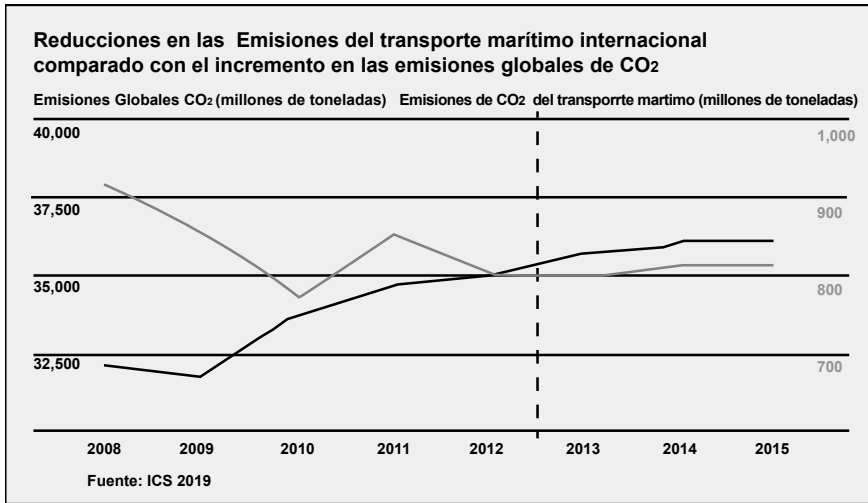
La adopción de medidas necesarias para atender los retos ambientales de la industria marítima está en proceso de desarrollo e implementación y, por lo tanto, forman parte de una tendencia que, si bien ya es ampliamente conocida y se empieza a utilizar, aún no es una realidad en términos absolutos. Al igual que con el indicador anterior, aquí tampoco existen datos sistematizados a nivel mundial sobre el desempeño del sector marítimo de cada país o de las navieras privadas. Sin embargo, existen ya diversas regulaciones vigentes y vinculantes que deben ser cumplidas por los operadores navieros; el cumplimiento de dichas regulaciones sirve como punto de partida para hacer un análisis comparativo como el que se pretende en este trabajo.

Los rubros del presente indicador según la UNCTAD (2018) se refieren a los siguientes temas específicos:

- Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.
- Contaminación producida por buques y protección del medio ambiente.
- Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero

Según la OMI, en el 2012 el transporte marítimo era responsable por el 2.2% de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el ser humano (gráfica 6); siendo que dicho porcentaje podría aumentar desde un 50% hasta un 250% en 2050. (UNCTAD, 2018).

Gráfica 6: Reducción en las emisiones del transporte marítimo internacional comparado con el incremento en las emisiones globales de CO₂.



Fuente: ICS, 2019.

De acuerdo con la Resolución MEPC.304(72) de la OMI (2018), en la que se contiene la estrategia arriba mencionada, se señalan los siguientes niveles de ambición para el transporte marítimo, teniendo presente que las innovaciones técnicas y la introducción mundial de combustibles y/o fuentes de energía alternativos para el transporte marítimo internacional serán fundamentales para alcanzar la ambición general. (UNCTAD, 2018)²⁰.

Adicionalmente, a partir de las modificaciones al anexo VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de Buques (MARPOL, por sus siglas en inglés), se estableció un índice de eficiencia energética que debe cumplirse por medio de certificaciones relativas a las normas de eficiencia energética. En abril de 2018, el Comité de Protección del Medio Marino fue informado que cerca de 2,700 buques nuevos habrían sido certificados conforme a las normas de eficiencia energética, y adoptó las enmiendas al anexo VI, regla 21, relativas a las prescripciones del

²⁰ Las ambiciones se refieren a los siguientes objetivos: La disminución de la intensidad del carbono de los buques mediante la implantación de fases adicionales del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para los buques nuevos (examinar e intentar reforzar las prescripciones de proyecto de eficiencia energética para los buques determinando el porcentaje de mejora de cada fase para cada tipo de buque, según proceda); La disminución de la intensidad del carbono del transporte marítimo internacional (reducir las emisiones de CO₂ por trabajo de transporte, como promedio para todo el transporte marítimo internacional, en al menos un 40 % de aquí a 2030 comparado con los niveles de 2008) y Lograr que las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional alcancen un máximo y luego disminuyan (alcanzar lo antes posible el máximo de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional y reducir el total de las emisiones de GEI anuales en al menos un 50% de aquí a 2050 comparado con los niveles de 2008).

índice de eficiencia energética de proyecto para los buques de carga rodada y los buques de pasaje de transbordo rodado. (UNCTAD, 2018). Aún bajo el continuo debate que existe respecto de las medidas que deben tomarse para alcanzar la descarbonización de la industria marítima, no cabe duda que existe un convencimiento pleno de distintos actores del sector con este respecto. Tampoco cabe duda que hay una intención común de lograr los objetivos planteados, procurando también cuidar el bienestar de las condiciones del mercado que permitan que la función del transporte marítimo continúe lográndose, y que el crecimiento de la misma sea posible. Distintos agentes, gobiernos y asociaciones trabajan, independientemente o en conjunto, para encontrar una solución al problema del cambio climático.

Así, por ejemplo, el gobierno alemán, en su agenda marítima de 2025 (2017), promueve la protección de la industria marítima a nivel bilateral y multilateral, a través de los requerimientos establecidos en sus acuerdos de transportación marítima, con terceros países o a través de su membresía en la Comisión de Helsinki (Helcom) y la Comisión OSPAR para la Protección del Mar del Norte y el Mar del Este (BMW, 2017)²¹, así como con su programa denominado Tecnologías Marítimas de Nueva Generación que busca financiar la investigación y desarrollo de proyectos en fases precompetitivas, y se centra en cuatro prioridades de investigación: tecnología marítima, producción de sistemas marítimos, ingeniería marina y de transporte; y también el Programa de Innovación Nacional alemán sobre Tecnologías de Pilas de Combustible y de Hidrógeno, por medio del cual el gobierno de dicho país está financiando el uso de navegación interior con hidrógeno y transporte marítimo con el programa “e4ships”, que alienta el uso de tecnología para proveer electricidad a bordo de los navíos y para la propulsión de los mismos, y así reducir considerablemente las emisiones de los barcos, particularmente en puertos. (BMW, 2017).

Dentro del sector privado, los grandes grupos de navieras del mundo igualmente se preparan para afrontar los retos derivados del cambio

21 En el año 2013, por primera vez, el gobierno alemán presentó un panorama comprensivo de las tecnologías y combustibles alternativos de diferentes modos de transporte su estrategia de movilidad y combustibles (MKS, por sus siglas en alemán). El objetivo de esta estrategia es el de indicar las maneras en que se puede implementar la transición energética en el sector del transporte a largo plazo; lo que se pretende lograr a través de diversos estudios que fueron comisionados por el gobierno alemán para mejorar y desarrollar dicha estrategia. En dicha tesitura, el gobierno alemán trabaja junto con la industria para desarrollar su Plan Nacional Maestro para las Tecnologías Marítimas, cuyo objetivo es identificar diversas áreas de acción para la industria marítima alemana y poder así hacer frente a los retos económicos, tecnológicos y ambientales asociados con aquella. Dicho Plan Nacional Maestro está diseñado para abrir nuevos mercados del futuro en el sector marítimo portuario (BMW, 2017).

climático y desarrollan sus agendas de negocios considerando las metas y estrategias internacionales sobre la reducción de emisiones de GEI. A manera de ejemplificación, puede citarse el caso de Maersk²². En 2018, el consejo directivo de la naviera en cuestión aprobó un nuevo plan sobre su ambiciosa meta respecto del cambio climático: lograr un punto de cero emisiones de CO₂ en sus propias operaciones para el año 2050. (Maersk, 2019)²³.

Por lo que respecta a la descarbonización de los puertos, el Foro de Transporte Internacional (ITF por su singlas en inglés), llevó a cabo un reporte sobre los incentivos portuarios a nivel mundial para reducir las emisiones de GEI. La relevancia de este reporte, según el ITF (2018), consiste en aplicar la estrategia de la OMI no sólo a barcos -a quienes está principalmente dirigida la misma-, sino también a puertos, lo que puede colaborar significativamente para lograr las metas ambientales propuestas. Según dicho reporte, actualmente, 28 de los 100 puertos más grandes del mundo -en términos de manejo de volumen de carga- ofrecen incentivos a buques que sean respetuosos con el medio ambiente. Algunos puertos de los Estados Unidos ofrecen reducciones de tarifas a los barcos que disminuyen su velocidad al llegar al puerto; la autoridad del Canal de Panamá otorga preferencia de ubicación a los buques que tienen medidas amigables con el medio ambiente; España incluye incentivos medioambientales en los criterios de licitación y de licencia para los servicios de remolque prestados en los puertos; Shanghái tiene un esquema de comercio de emisiones que incluye puertos y transporte marítimo nacional.

La ITF (2018) señala que los incentivos ecológicos suelen aplicarse a más del 5% de los buques que hacen escala en un puerto con un sistema de incentivos, siendo que sólo cinco puertos utilizan las emisiones de CO₂ como criterio sustancial para los incentivos; por lo tanto, cualquier incentivo que los armadores tengan actualmente para encargar buques más eficientes con menos emisiones sólo puede ser, en muy pequeña medida, el resultado de los incentivos basados en los puertos²⁴.

22 De acuerdo con el reporte de sustentabilidad de Maersk (2019), en los últimos cuatro años se han invertido más de 1 billón de USD en cada año en el desarrollo y aplicación de soluciones para la mejorar la eficiencia energética de su flota, y se espera mantener tal nivel de inversión con el fin de lograr los objetivos ya establecidos. (MAERSK, 2019).

23 Para dicha empresa es importante lograr la separación entre el crecimiento del negocio y las emisiones y se han fijado ya una meta de alcanzar una reducción efectiva del 60% de emisiones de CO₂ para el 2030, con una base del 2008. Con ello, Maersk planea alinearse con los lineamientos y programa de la estrategia de la OMI, lo que han comenzado a lograr al optimizar la eficiencia en toda su flota con reequipamientos técnicos que incluyen aumento de capacidad, nuevos bulbos de proa, nuevas hélices y modificaciones del motor, y con la mejora de la planeación de las rutas. (MAERSK, 2019).

24 Un ejemplo de la cooperación entre diferentes puertos del mundo se puede apreciar en la Iniciativa Mundial sobre el Clima de los Puertos (WPCI, por sus siglas en inglés), que tiene por objeto proporcionar a los puertos de todo el mundo un marco para mitigar su impacto en el cambio climático. La misión del WPCI es cuádruple:

Ahora bien, en cuanto a México, como punto de partida relevante debe indicarse que, a la fecha, México no ha ratificado aún el anexo VI del Convenio MARPOL relativo a la eficiencia energética -vinculado con el tema de la reducción de las emisiones de GEI- y al límite máximo de azufre establecido para combustibles de buques. (IMO, 2019). Tan sólo este dato es suficiente para apreciar el orden de prioridades en la participación de México en los esfuerzos internacionales de protección al medio ambiente marítimo en los aspectos seleccionados en este artículo limitado.

- Contaminación producida por buques y protección del medio ambiente
Al igual que sucede en el ámbito de la tecnología, en lo que hace a la protección ambiental, en el actual Plan Nacional de Desarrollo (Presidencia, 2019) y en el programa de trabajo de la SCT (SCT, 2019) se refiere de forma muy general que uno de los objetivos es el desarrollo del sector de manera sustentable, quedando pendiente conocer también las acciones a realizar, indicadores a utilizar o metas a alcanzar.

Por otro lado, cabe resaltar que México presentó una candidatura para formar parte del consejo de la OMI, durante el periodo de 2020–2021, en la que expuso las razones por las que se estima se le debe considerar para la posición que busca en dicho organismo internacional, tomando en cuenta su posición mundial dentro de la industria, así como su participación dentro de la propia OMI.

Ahora bien, respecto al planteamiento de sus razones como candidato al consejo de la OMI con relación a la protección ambiental, el gobierno mexicano manifestó que “México reafirma su compromiso con el logro del Acuerdo de París los Objetivos y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible de 2030, así como como los Objetivos de Desarrollo Sostenible”. (INECC, 2019). Inclusive, en el documento en donde se presenta dicha candidatura se refiere que México participó en las negociaciones iniciales de la estrategia inicial para la reducción de los gases de efecto invernadero de los buques y tiene la firme voluntad de seguir contribuyendo a la adopción de la directiva, medidas pragmáticas y ambiciosas que puedan llevar al cumplimiento de los objetivos y responder a las preocupaciones de la comunidad marítima internacional en relación con los efectos del cambio climático. (CGPMM, 2019).

Sensibilizar sobre la necesidad de actuar en la comunidad portuaria y marítima; Iniciar estudios, estrategias y acciones para reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire; Proporcionar una plataforma para el sector marítimo-portuario para el intercambio de información y Facilitar información sobre los efectos del cambio climático en el medio ambiente marítimo-portuario y las medidas para mitigarlo. (WPCI, 2019).

El gobierno mexicano también mencionó en la candidatura referida que es consciente de la necesidad de prevenir la contaminación proveniente de la actividad marítima, por lo cual se han desarrollado cinco puertos verdes certificados (Dos Bocas, Ensenada, Lázaro Cárdenas, Puerto Vallarta y Veracruz) y participa en la instrumentación de las “Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques” como socio estratégico del proyecto GloFouling, auspiciado por la OMI, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y la Global Environment Facility. (CGPMM, 2019).

Otro de los temas relevantes del aspecto ambiental también es referido por el gobierno mexicano en su carta dirigida a la OMI, al señalar que México celebra la adopción del Plan de Acción de la OMI para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques, confirmando su compromiso para encontrar una solución mundial dentro del marco de la gobernanza de los océanos de conformidad con la meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14. Para lo anterior, México ha diseñado una política nacional en materia de gestión de residuos sólidos, el modelo “Hacia Basura Cero”, que cuenta con acciones claras contenidas en la “Visión nacional hacia una gestión sustentable: cero residuos”. (CGPMM, 2019).

Por último, la postura de México en cuanto a la protección del medio ambiente marítimo, precisa que nuestro país impulsa la economía azul como herramienta para un desarrollo sostenible e incluyente, para lo cual forma parte del Panel de Alto Nivel para la Construcción de una Economía Oceánica Sostenible, en el que se impulsan aspectos como la vinculación entre la conservación de los océanos y el combate al cambio climático. (CGPMM, 2019).

Al respecto de las declaraciones del gobierno mexicano contenidas en la candidatura al consejo de la OMI, habría que señalar que existe una incongruencia por lo que hace a su participación en el marco normativo aplicable tal y como ya se ha mencionado antes. Así pues, no hay información pública disponible que profundice sobre las políticas públicas que el gobierno de México instrumentará en relación con los aspectos antes mencionados. Ello con la salvedad de lo que toca al programa de los puertos verdes, programa que fue iniciado en el sexenio previo al actual²⁵.

²⁵ Los puertos verdes se enfocan en el desarrollo social, económico y ambientalmente sustentable, en los que la autoridad portuaria junto con las empresas, prestadores de servicio y usuarios en general, participan en la implementación estratégica de políticas y actividades enfocadas en el crecimiento portuario, respetando y mejorando el medio marítimo ambiental. (CGPMM, 2019). Según T21 (2017), la agencia EcoPorts reportó en 2017 a cinco puertos mexicanos como ‘puertos verdes’: Ensenada, el primero en el país y segundo en América Latina después de Santa Marta, Colombia; además de Lázaro Cárdenas, Veracruz, Dos Bocas y Puerto Vallarta, siendo éste el último en adherirse. Una de las intenciones de la CGPMM

En otro ejemplo de la participación internacional de México en los esfuerzos para proteger el medio ambiente marino, puede citarse que México propuso a la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) un fondo destinado para actuar en favor del medio ambiente en los puertos de las Américas, derivado de la presidencia del Comité Técnico Consultivo (CTC) sobre gestión portuaria sostenible y protección ambiental de esta entidad de la Organización de Estados Americanos (OEA). (T21, 2017). Inclusive, durante la undécima reunión ordinaria de la CIP, realizada en Ciudad de México en agosto de 2018, se mostraron los avances del denominado Fondo Verde, toda vez que México, como presidente del CTC, propuso la creación de este fondo para desarrollar una iniciativa de certificación de puertos verdes desde la propia CIP.

Con la contribución de empresas portuarias mexicanas, hasta ese momento se había alcanzado un fondo de 67 mil dólares (menos el 13% de costos de recuperación indirecta que la OEA está aplicando a las contribuciones hechas a la CIP), destinado para actuar en favor del medio ambiente en los puertos de las Américas. Al presentar el informe de la presidencia actual, el director general de Fomento y Administración Portuaria de la SCT dijo que se suman esfuerzos de trabajo con otros países para recopilar información sobre prácticas exitosas que promuevan y faciliten la gestión portuaria sostenible, y destacó los alcances del Programa de Incentivos Portuarios y Eficiencia Energética de RightShip, como propuesta para incentivar a los propietarios de buques de carga a reducir las emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) y así contribuir a la preservación del medio ambiente. (T21, 2017).

Resultados

A efecto de presentar los resultados de la comparación entre el sector marítimo portuario de México con los estándares internacionales y regionales, se sugieren las siguientes categorías de calificación: equiparable, deficiente y precario -e incluso inexistente-. Dichas categorías no son de carácter exacto y con valores definidos, sino que responden a una evaluación sobre si existe una paridad o disparidad entre el sector mexicano y el mundial.

en 2017, es que, al finalizar el sexenio anterior, los 16 puertos federales alcancen la certificación de 'puerto verde', lo cual consistiría en la reducción significativa de emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera, así como la certificación ISO 14001, referente a la gestión ambiental, según declaraciones de la dependencia (T21, 2017); sin embargo, según el portal oficial de EcoPorts, al día de hoy únicamente las API's de Dos Bocas, Ensenada y Lázaro Cárdenas cuentan con la certificación de puertos verdes por EcoPorts.

La categorización equiparable se empleó para calificar la situación en la que los valores de los indicadores referidos sean los mismos o razonablemente cercanos. Deficiente se atribuye para describir una disparidad considerable o influyente entre el sector mexicano y el internacional. Y precario se refiere a la situación en la que el sector marítimo portuario de México se encuentra en un evidente desfase -en etapas iniciales de desarrollo- de los niveles más altos en el mundo.

Después de comparar el índice de conectividad del transporte marítimo de línea de México con los países que ocupan los primeros lugares del mundo, se observa que el estado de la conectividad de las rutas marinas del sector marítimo nacional es deficiente en relación con el parámetro mundial. Esto es así puesto que, si bien México se encuentra en la posición 33 a nivel mundial, la diferencia existente entre el índice mexicano y el de los primeros puestos es de al menos tres y hasta seis veces más conectividad. En relación con el mismo índice, pero a nivel regional, se observa que la conectividad de México es equiparable con la de los demás países de América Latina, salvo por Panamá, que sobresale.

La flota mexicana es considerablemente menor que los países con mayores capacidades en buques en el mundo, según los números presentados en el reporte de la investigación realizada, así como también confirmada por personajes importantes de la industria. Por lo tanto, se califica que el tamaño de la flota del país es precario.

Dada la falta de información actualizada sobre la edad de la flota mexicana no se puede hacer una comparación objetiva con el promedio de edad de la flota mundial.

Lo que se mencionó con respecto al tamaño de la flota se repite aquí en los mismos términos, puesto que la comparación de los números respectivos refleja que el nivel de construcción de buques en México es precario.

México no tiene puertos que tengan un volumen manipulado que se acerque si quiera a los volúmenes de los mejores puertos del mundo. Tan solo el puerto que ocupa el lugar número 15 del mundo maneja una carga en la misma cantidad que la carga portuaria total del país en su conjunto. En cuanto a TEU's, el puerto que ocupa el lugar número 20 en el mundo maneja el mismo número de TEU's que México en su totalidad. Es por esta razón que se considera que el nivel de volumen manipulado de México es precario.

A nivel regional, ninguno de los puertos mexicanos se encuentra dentro de los 10 primeros lugares, y la diferencia de volúmenes manejados entre los primeros cinco lugares y el mejor puerto mexicano (lugar 13) es de más de ocho veces. Sin embargo, por lo que hace al nivel de movimiento de contenedores de México en comparación con la de los primeros puestos de la región es equiparable, ya que nuestro país ocupa el segundo lugar. En este sentido, se puede apreciar que el nivel de volumen manipulado de México en relación con América Latina es equiparable, puesto que no hay una diferencia marcada entre ambos y además México se encuentra a la cabeza en cuanto a movimiento de contenedores.

Según el ranking del Foro Económico Mundial sobre la eficiencia en servicios portuarios, México se encuentra por debajo de la mitad -en el lugar 60- de los países calificados, en tanto que Panamá está dentro de los primeros 10 y otros países latinoamericanos aventajan a México considerablemente. Además, según la opinión de expertos y el reconocimiento oficial de la situación, hacen observar que la eficiencia de los servicios portuarios en México es deficiente en una graduación mayor, sin llegar a precaria. Ello es así puesto que los valores obtenidos no sitúan al país con una eficiencia nula o inaccesible.

No se dispone de ninguna información sobre la investigación, inversión, desarrollo o aplicación de esta tecnología (el Internet de las cosas) en México, por lo que se considera que el nivel del país en comparación con la tendencia mundial es inexistente.

En lo referente a los Macrodatos (“Big data”), la Nube (“Cloud”), y Blockchain, en virtud de los proyectos que se comienzan a preparar y la existencia del programa Puerto sin Papeles, se considera que el nivel mexicano está en una fase inicial, y, por lo tanto, precaria.

En cuanto a los vehículos e instalaciones autónomas y robótica, salvo por los ejemplos de los puertos de Lázaro Cárdenas y Tuxpan que se encuentran semiautomatizados, no hay más referencias sobre el uso de esta tecnología en el sector bajo evaluación a nivel nacional. Por lo que, con las excepciones mencionadas, se considera que el nivel del país en comparación con la tendencia mundial es precario.

En tanto a lo que se refiere a Seguridad Digital, no se dispone de ninguna información sobre la investigación, inversión, desarrollo o aplicación de esta tecnología en México, por lo que se considera que el nivel del país en comparación con la tendencia mundial es inexistente.

Mientras que, a los efectos de la tecnología en la gente de mar, no se dispone de ninguna información sobre la investigación o acciones sobre estos efectos de la tecnología en México, por lo que se considera que el nivel del país en comparación con la tendencia mundial es inexistente.

Con respecto a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, es relevante considerar que México no ha ratificado los anexos III, IV y VI de MARPOL (contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos, por las aguas sucias de los buques y por atmosférica ocasionada por los buques) por lo que se estima que hay una discrepancia muy relevante entre la tendencia mundial y la situación del sector en nuestro país. Si bien hay una conciencia del problema a nivel institucional, no se cuenta con información sobre la ejecución de acciones concretas similares a las que la tendencia internacional sigue en este aspecto; aunque existe, por supuesto regulación y políticas públicas ya desarrolladas e implementadas a nivel nacional. Es por ello que se puede observar que el estado de la cuestión para el sector marítimo portuario mexicano por lo que hace a la reducción de emisiones de GEI es deficiente.

Finalmente, en la contaminación producida por buques, igual que como sucede en el inciso inmediato anterior, para este indicador es importante reiterar que México no ha ratificado los anexos IV y VI de MARPOL, por lo que existe una discrepancia muy relevante entre la tendencia mundial y la situación del sector en México. La conciencia del problema a nivel institucional no se observa en específico de los programas de protección al ambiente marítimo, y no se cuenta con información sobre la ejecución de acciones concretas similares a las que la tendencia internacional sigue en este particular; aunque existe, por supuesto regulación y políticas públicas ya desarrolladas e implementadas a nivel nacional. Es por ello que se puede observar que el estado de la cuestión para el sector marítimo portuario mexicano por lo que hace a la contaminación producida por buques es deficiente.

Conclusiones

Después de analizar los resultados de la comparación entre el sector marítimo portuario nacional y el sector internacional, se cuenta con un panorama más o menos amplio del sector en general. Dado que en la gran mayoría de los indicadores seleccionados se obtuvieron resultados de deficiencia o precariedad para nuestro país, se concluyó que, en general, el sector marítimo portuario mexicano se encuentra bastante distanciado de las mejores potencias marítimas del mundo, y también rezagado en cuanto a las tendencias mundiales de la industria.

Sin embargo, debe reconocerse que, en cuanto a participación, México se encuentra en un nivel equiparable al de las naciones de larga tradición, ya que, desde mediados del siglo pasado, ha interviniendo activamente en asambleas internacionales, convenios, foros y asociaciones de la industria marítima.

Del mismo modo, puede decirse que, considerando la región en la que se ubica, geográficamente el sector marítimo portuario nacional se encuentra en un nivel equiparable al del resto de los países de América Latina en relación a su conectividad marítima y capacidad portuaria; del mismo modo, es equiparable el nivel nacional con el de los demás países de la región en cuanto al seguimiento de las tendencias internacionales de tecnología y medio ambiente.

La situación vigente del sector marítimo portuario se debe, entre otras cosas, al conjunto de decisiones políticas, fenómenos geopolíticos y movimientos de mercado que han influido en el desarrollo de la industria a nivel nacional; lo que indica que la necesidad inicial es la de una estrategia o agenda marítima integral y a largo plazo que permita implementar programas nacionales. Sin embargo, dado el interés de diversos agentes privados -y también públicos internacionales-, los puertos mexicanos han mantenido su desarrollo para contar con la infraestructura necesaria para atender las necesidades de dichos actores privados, lo que se ha reflejado en la inversión e instrumentación de nuevas tecnologías que permite a varios puertos del país recibir algunos de los buques más grandes de la industria.

Para la planeación misma de una estrategia o agenda, y para su continuo trabajo, la primera tarea es la de profundizar investigaciones y estudios especializados que permitan conocer las causas de los problemas crónicos que enfrenta la industria marítima mexicana y las mejores vías de acción posibles. La tarea de investigación es una tarea que requiere de financiamiento y apoyo institucional, por lo que una acción primigenia tendría que ser el fomentar la inversión en investigación y desarrollo institucional que colabore con la elaboración de una estrategia marítima nacional.

También debe hacerse una mención particular, que es la razón de las diferencias entre los sectores marítimos portuarios de México y los países de tradición naviera pueden tener diferentes orígenes, lo que podría explicar en cada caso la razón del desarrollo o subdesarrollo de algún aspecto del sector. Como se mencionó desde un inicio, este tipo de ejercicios comparativos no toma en consideración el contexto histórico y cultural como causas de las diferencias, sino que se

pretendía exponer la realidad objetiva del sector marítimo portuario de México a nivel mundial.

En cualquier caso, las deficiencias o precariedades del sector en estudio que fueron evidenciadas en el presente trabajo apuntan a la necesidad de reflexionar sobre el rumbo seguido por parte de las autoridades marítimo portuarias del país. El primer y más significativo punto de quiebre, será el de otorgarle al sector marítimo portuario una importancia fundamental dentro de los objetivos de cada gobierno, en virtud de la relevancia indudable que el sector representa para el comercio exterior y la economía nacional. Del mismo modo, se ha hecho manifiesto que el desarrollo del sector requiere de una fuerte inversión de capital, lo que puede obtenerse a través de diversos instrumentos, colaboraciones con actores privados e institucionales. Por ello, cualquier planeación de desarrollo del sector debe considerar no sólo los aspectos técnicos y físicos del mismo, sino de manera esencial, la forma en la que se podrán obtener y destinar los recursos necesarios para llevar a cabo una revolución del sector que le permita competir a nivel internacional con las mejores potencias de la industria.

LOS PUERTOS MEXICANOS Y EL PODER MARÍTIMO EN TIEMPOS DE LA GLOBALIZACIÓN

**DOCTOR
CARLOS DANIEL MARTNER PEYRELONGUE**

A partir de la apertura comercial y la globalización económica de las últimas décadas, los puertos marítimos han adquirido una creciente importancia geoeconómica y estratégica, razón por la cual resulta pertinente conocer la evolución y las tendencias recientes de los puertos mexicanos como un factor clave en el desarrollo económico y en el fortalecimiento de poder marítimo nacional. Tal como lo señaló Alfred Mahan en su momento, existen “dos vías para lograr el poder marítimo: la del comercio y la de los acuerdos políticos para expansionismo en tiempos de paz”. (Abilleira, 2014, p. 2).

Precisamente, uno de los nodos clave para el desarrollo del comercio es el puerto, ese punto de acceso y salida de los bienes que intercambian las naciones para impulsar y fortalecer su crecimiento económico. Sin embargo, en muchas ocasiones el puerto se considera como un accesorio o tiende a ser poco considerado en los estudios relativos a las cuestiones del mar y del poder marítimo.

Por el contrario, el presente ensayo tiene por objetivo analizar la evolución y las tendencias recientes de los puertos comerciales mexicanos en un contexto de apertura comercial y liberalización económica, donde se están conformando extensas redes multimodales que acrecientan el poder marítimo de las naciones en tiempos de paz, en la medida en que fortalecen sus cadenas logísticas de comercio exterior, al integrarse eficazmente en los circuitos de exportación e importación que dan viabilidad económica a los países en la era de la globalización.

Por tal motivo, se trata de analizar las características, repercusiones, logros y desafíos pendientes de la reforma portuaria iniciada hace un par de décadas en México, así como identificar la posición de los puertos nacionales dentro de la red global de transporte multimodal internacional que se viene conformando en las últimas décadas y que se estructura a través de diversas categorías de puertos hubs (concentradores) y de puertos alimentadores de menor tamaño, donde el desarrollo de corredores multimodales y la participación de actores poderosos suponen desafíos importantes para los puertos mexicanos en el futuro próximo si buscan constituirse en elementos clave del desarrollo económico nacional, e insertarse exitosamente dentro de las redes regionales y globales de transporte y logística.

En este contexto, los puertos marítimos se convierten en nodos clave de articulación de extensas cadenas de suministro que requieren ser seguras, pero a la vez funcionar de manera ágil y fluida para lograr estándares internacionales de competitividad.

El presente ensayo, se estructura en tres apartados centrales; después de la introducción, se reflexiona sobre la relación entre los modelos económicos y los modelos portuarios, identificando las características de los puertos mexicanos durante la época en que predominó el modelo de sustitución de importaciones, así como su posterior transformación hacia un modelo económico basado en la liberalización y privatización creciente de la actividad económica, en la apertura comercial y la globalización de las cadenas productivas.

Posteriormente, se aborda el tema de la transformación de los puertos mexicanos a partir de la Ley de Puertos de 1993, misma que supuso un cambio de fondo en la infraestructura, tecnología y operación portuaria nacional, pero también en el volumen y tipo de cargas manejadas, debido al notable ascenso del comercio exterior y, en especial, de la carga manejada en contenedores. Finalmente, se expone la posición de los puertos mexicanos en el contexto internacional, donde se identificaron áreas de oportunidad para posicionarse y ascender dentro de la red global de puertos y transporte multimodal internacional.

Globalización y reforma portuaria en México

• Modelos de desarrollo y modelos portuarios en México

Los puertos se han caracterizado por ser lugares clave de intercambio comercial. En efecto, estos son frontera geográfica, tecnológica y cultural, es decir, son puntos de ruptura, pero a la vez son lugares de encuentro, de intersección de rutas, zonas de confluencia, no sólo de productos y mercancías, sino también de ideas, de valores y de tecnologías de diversos orígenes, asimismo, desde un contexto geográfico, son nodos de articulación entre los ámbitos local y global.

Es difícil encontrar una caracterización perenne de los puertos y de su interacción dual, tanto con el mar, como con la tierra firme, referente al territorio. Estos nodos, en realidad evolucionan juntamente con los modelos económicos, políticos y sociales.

Como solía decir Braudel “el agua es todo lo que se ha dicho que es: unión, transporte, intercambio y acercamiento” (Braudel, 1992, p. 265), esto se debe, sin duda, a que el mar permite la creación de rutas y accesos, puertas de entrada, que no son otra cosa que la propia

infraestructura portuaria, donde se produce esa interacción entre la superficie líquida (el mar) y la superficie sólida del planeta (el territorio y las regiones interiores). Pero el mar igualmente podría ser, ... “y lo ha sido durante largo tiempo, una separación, un obstáculo, barrera que ha sido menester franquear”. (Braudel, 1992, p. 265).

Durante buena parte del siglo XX, el modelo económico predominante en México y Latinoamérica fue el de sustitución de importaciones. Desde los años 40 del siglo pasado, el economista Raúl Prebisch de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), elaboró una teoría desarrollista para los países de la región que tenía por objetivo crear e impulsar la industria nacional por medio de un modelo de la fabricación local de los productos manufacturados, es decir, por medio de la sustitución de importaciones. (Rodríguez, 2001). Ciertamente, este modelo generó durante décadas un beneficioso proceso de industrialización en muchas naciones latinoamericanas, sin embargo, desde finales de los años 70s, se manifestaron una serie de limitaciones para sostener el crecimiento, mismas que derivaron en endeudamiento, devaluaciones y crisis económicas que condujeron a su colapso durante la década de los 80's.

El modelo de sustitución de importaciones implicó un fuerte proteccionismo comercial basado en altos aranceles para los productos de importación e incluso para productos de exportación, en este sentido, los puertos no registraban gran actividad comercial ni tenían una relevancia significativa en la economía nacional. En buena medida, los puertos debilitaron su posición como lugar de enlace internacional, como punto de contacto entre lo interno y lo externo como lugar de intercambio mercantil.

En este periodo, los desplazamientos por los puertos fueron escasos y lentos, destacó la característica de lugar de ruptura de carga, de almacenamiento prolongado, de frontera rígida, difícil de franquear, donde las zonas costeras estaban poco vinculadas a las regiones interiores. En México, de acuerdo a Chías (1990), hasta bien entrado el siglo XX (décadas de los 60's y 70's), las conexiones y la infraestructura que enlazaban a los litorales con el interior eran limitadas y deficientes. El desarrollo de la infraestructura se produjo, sobre todo, en las grandes ciudades del interior y, en especial, en torno a la Ciudad de México. La conexión entre algunas ciudades del interior mejoró progresivamente, lo cual fue una manera de cohesionar el creciente mercado interno. Sin embargo, amplias franjas de los litorales fueron deficientemente conectadas y muy poco incorporadas a una estructura territorial creada en torno al centro del país.

“En lo político se reforzaron las tendencias aislacionistas y proteccionistas de los puertos, generando una legislación que no sólo evitó el movimiento de muchas mercancías, sino que también puso controles y trámites que eternizaban los desplazamientos a través del puerto. Todos estos son elementos que contribuyeron a la desvalorización del puerto como lugar y espacio vinculado”. (Martner,1999, p.105).

Al respecto, los expertos en puertos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) decían que “los puertos no desempeñaron un papel importante en la economía de un país, cuando el desarrollo de ésta dependía sobre todo de los mercados nacionales”. (UNCTAD, 1992, p. 15). El propio grupo de expertos concluyen que:

“[...]antes cada puerto solía tener su propio grupo de clientes, cuyas actividades estaban situadas en las cercanías de la zona portuaria y de su *hinterland* cautivo, fuera del alcance de otros puertos, debido a un sistema de transporte terrestre subdesarrollado y oneroso y a veces a obstáculos políticos y administrativos”. (UNCTAD, 1992, p. 40).

El propio Mahan cuando describió las principales características que afectan al poder marítimo consideró, entre otros, la configuración física del territorio, poniendo énfasis en la accesibilidad a la costa y en la comunicación entre los puertos y las regiones interiores de un país. (Abilleira, 2014).

En México, durante el período de sustitución de importaciones, los puertos eran manejados y desarrollados por organismos del sector público y operados a través de empresas paraestatales, llamadas Empresas de Servicios Portuarios. Conceptualmente este modelo de gestión portuaria, llamado Service Port en la literatura especializada anglosajona y puerto de servicio en español, se caracterizó porque la totalidad de la propiedad del puerto era del Estado (nacional, estatal o municipal), todos los servicios eran prestados por la empresa de servicios portuarios, la cual era responsable del desarrollo y la inversión en infraestructura y del equipamiento, así como de su mantenimiento y/o modernización. (Laxe, 2008).

Cabe señalar que, debido a la relativamente poca importancia del comercio exterior durante este periodo, el papel principal del puerto consistió en ser un ente para apoyar la economía regional mediante la creación de empleos, esto parecía ser incluso más relevante que su rol como operador eficaz para asegurar un ágil movimiento de la carga portuaria. Esta visión, donde la productividad y eficiencia de las maniobras no constituían el core o centro de las actividades portuarias,

propició vicios e ineficiencias en el funcionamiento de tales nodos, expresados en la baja calidad de los servicios portuarios, los elevados tiempos de carga y descarga de los navíos, el escaso desarrollo de tecnologías e infraestructura, además de las prácticas clientelares de los sindicatos de estibadores y las empresas portuarias.

- Del modelo proteccionista al modelo de apertura comercial y liberalización económica

Tras el declive del modelo de sustitución de importaciones y su crisis terminal durante los años 70s y principios de los 80s del siglo pasado, comenzaron a imponerse a nivel internacional las ideas propias la escuela económica neoclásica, basadas en el liberalismo económico, la apertura comercial, el repliegue del Estado en la vida económica -vía la privatización de empresas y activos previamente manejados por los organismos del gobierno-, entre otras medidas que implicaron un cambio sustancial de modelo para los países latinoamericanos y para sus puertos.

Esta nueva edición del liberalismo económico, denominado por muchos autores como neoliberalismo, coincidió con un periodo de importantes innovaciones tecnológicas en las comunicaciones y los sistemas de transporte que permitieron la expansión global de los procesos productivos y del comercio de bienes a nivel mundial.

En efecto, la globalización económica, acompañada por las políticas de liberalización y apertura comercial en casi todos los países del mundo, creó la posibilidad de integrar mercados a escala supranacional mediante la formación de cadenas productivas y territoriales extensas, apoyadas en la innovación tecnológica reciente. La globalización es:

“[...] una etapa superior dentro del proceso de internacionalización de capital y tiene que ver con la posibilidad organizativa y tecnológica de fragmentar y flexibilizar a escala planetaria los procesos productivos, buscando ventajas comparativas para cada fase de fabricación en espacios geográficos diferenciados e inclusive distantes. Ahora bien, esta suerte de acercamiento de espacios y unidades productivas distantes se apoya fuertemente en los rápidos cambios registrados en el transporte y las comunicaciones”. (Martner, 2008, p. 15).

En este sentido, Hoffmann (1999) ha sido enfático al señalar que:

“[...] el transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización. Junto con las comunicaciones, la liberalización del comercio y la tecnología de computadoras, la mayor eficiencia de los servicios portuarios y del

transporte marítimo han facilitado la compra y la venta de mercancías, materias primas y componentes en casi todos los lugares del mundo. La tecnología de la información es la base de la economía de servicios posindustrial. La liberalización del comercio permite la asignación eficaz de los recursos a escala global. Finalmente, las telecomunicaciones y el transporte son las herramientas necesarias para transmitir información y trasladar bienes de un punto a otro del globo”. (Hoffmann, 1999, p. 34).

Sin duda, la innovación tecnológica de mayor relevancia en el ámbito del transporte de mercancías fue la invención del contenedor. Esta aparentemente sencilla caja metálica revolucionó totalmente la operación y la tecnología de los sistemas de transporte de carga y permitió desarrollar una nueva modalidad llamada transporte multimodal o intermodal. Efectivamente, el contenedor es por excelencia la tecnología que permite integrar las redes de transporte terrestre con las redes marítimas, debido a su estandarización y adaptabilidad a los distintos tipos de vehículos.

Previo al desarrollo del multimodalismo era virtualmente imposible desarrollar una red global de transportes. En efecto, la separación de los modos de transporte impedía el desarrollo de los flujos «puerta a puerta», es decir, desde la puerta de la fábrica en el país de origen, hasta la puerta de la planta en el país de destino. En otras palabras, no podía desarrollarse la producción fragmentada e integrada globalmente, dado que los modos de transportes funcionaban de forma separada y desintegrada, por lo tanto, los flujos eran, en el mejor de los casos, de «puerto a puerto». Por lo mismo, los puertos tenían vínculos territoriales de menor alcance y un *hinterland* más acotado, que abarcaba principalmente las zonas o regiones contiguas a éste.

Así, un sector clave en la transformación organizativa y tecnológica del transporte internacional ha sido el marítimo. En efecto, buena parte de las innovaciones tendientes a integrar los crecientes flujos de mercancías que circulan por el mundo, se gestaron originalmente en el mar y fueron introducidas en el concierto internacional por las grandes empresas navieras del orbe.

En México, el cambio de modelo económico tuvo repercusiones relevantes en el desarrollo portuario nacional; el comercio exterior se convirtió en piedra angular del crecimiento económico del país y, por lo tanto, fue necesario contar con un sistema de transporte y de puertos que apoyara el intercambio comercial con diversos países y continentes, por ende, los puertos revalorizaron su función de infraestructura para el manejo, la transferencia y la distribución de mercancías.

Para impulsar tal transformación, fue necesario elaborar una reforma portuaria que quedó plasmada en la Ley de Puertos de 1993. Este instrumento representó un giro sustantivo del antiguo modelo portuario basado en una gestión, construcción y operación manejada totalmente por el sector público. La nueva regulación permitió el ingreso del capital privado en la operación, los servicios y la gestión de las terminales portuarias. Mientras que el sector público mantuvo el control de la administración de las áreas comunes del recinto portuario, la planeación para el desarrollo futuro y la licitación de las concesiones para el ingreso de nuevos actores del sector privado.

Cabe señalar que esta forma de privatización portuaria, conocida a nivel internacional como el modelo *landlord*, porque una autoridad o administración pública es propietaria de la infraestructura, mientras que el resto de los servicios portuarios son prestados por empresas privadas que además, son propietarias de los activos que conforman la superestructura y de aquellos otros activos necesarios para la producción de servicios (grúas, elementos de transporte, etc.) es hoy en día, la más habitual a nivel mundial para los puertos grandes y medianos. (Trujillo, 2003).

A la hora de relacionar el modelo de puerto con el tipo de propiedad, puede observarse que las autoridades o administraciones portuarias de los puertos *landlord* son entidades públicas, mientras que los operadores son compañías privadas, por lo tanto, se trata, de acuerdo a Trujillo y Nombela (2003) de puertos de titularidad mixta, donde confluyen intereses públicos y privados.

Así, es importante hacer notar que los terrenos y áreas de agua que constituyen el recinto portuario, no se desincorporan del dominio público; sólo su uso, aprovechamiento y explotación es concedido a empresas privadas por tiempo determinado mediante la figura de la cesión parcial de derechos. (Ley de Puertos, 1993).

Un elemento clave de la Ley de Puertos de 1993 fue la base de las Administraciones Portuarias Integrales (APIs). Estas se constituyeron como empresas paraestatales (sociedades anónimas de capital variable) con un rol básicamente administrativo, por lo tanto, tuvieron una función activa en el proceso de privatización de los servicios, actividades e infraestructuras que previamente manejaba el Estado, otorgando mediante licitaciones la cesión parcial de derechos por tiempo determinado a las empresas privadas.

De esta manera las APIs han sido el instrumento idóneo para eliminar las barreras de entrada con la finalidad de que todas las empresas que

deseen operar terminales e instalaciones o prestar servicios portuarios, lo puedan hacer con sus propios equipos y con libertad de contratación de personal, esperando generar un ambiente competitivo dentro del puerto. (Ley de Puertos, 1993).

Las principales motivaciones de la reforma portuaria fueron:

- o El aumento de los volúmenes de carga manejados por los puertos para responder al requerimiento del nuevo modelo económico, basado en la apertura comercial y la globalización de los procesos productivos; la generación de inversión en infraestructura portuaria, basada fundamentalmente en recursos de riesgo provenientes del capital privado;
- o La incorporación de tecnología de punta en la actividad marítima-portuaria e intermodal;
- o El incremento en la productividad y eficiencia de las operaciones portuarias para reducir los largos tiempos de estadía de los buques y la carga en los puertos, reduciendo de esta manera los sobrecostos por demoras e inmovilización de los embarques y, de manera general;
- o El propiciar el aumento de la actividad económica y la generación de empleos en el sector.

Precisamente, en los siguientes apartados se analizarán los principales resultados de esta transformación de la política portuaria nacional, distinguiendo los logros y avances, así como los desafíos pendientes para acceder a un sistema portuario altamente eficiente, competitivo y seguro.

Transformación de los puertos mexicanos a partir de la reforma portuaria.

¿Qué mueven los puertos mexicanos? Tendencias recientes.

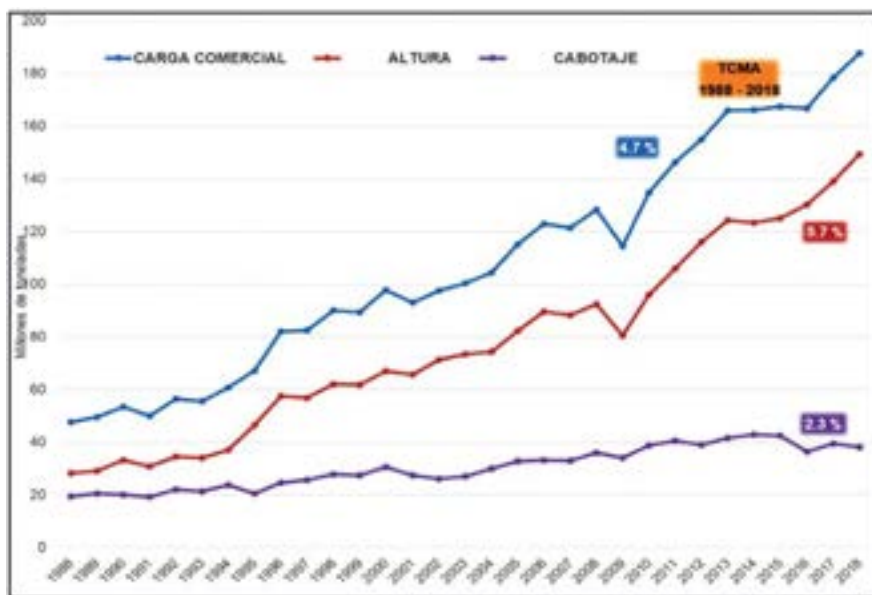
En las últimas décadas, a raíz del cambio estructural propiciado por la reforma portuaria de principios de los años 90s del siglo XX, los puertos mexicanos han cambiado sustancialmente tanto en los tipos y volúmenes de carga que mueven, como en las dimensiones y características de la infraestructura, en las tecnologías utilizadas y en las operaciones realizadas. En el primer segmento de este apartado, se abordará el análisis del comportamiento y la trayectoria de los diferentes tipos de carga manejados por los puertos mexicanos, identificando aquellos que muestran un elevado dinamismo en contraposición con los que tienen un crecimiento menor o incluso se encuentran estancados.

El primer aspecto a destacar es que, bajo este nuevo modelo económico, los flujos de comercio exterior adquirieron mayor relevancia, con tasas

de crecimiento muy superiores a las del transporte marítimo doméstico. En efecto, los flujos de importaciones y exportaciones tuvieron tasas de crecimiento elevadas, en especial, en la carga comercial no petrolera.

Entre 1988 y 2018, la carga comercial no petrolera de cabotaje tuvo una tasa de crecimiento media anual (TCMA) de 2.3%, mientras que la de comercio exterior lo hizo a un ritmo promedio de 5.7% anual (gráfica 1). En este sentido, la brecha entre el tráfico de altura y el de cabotaje se amplió significativamente en el periodo de análisis, lo que supone una pérdida de importancia relativa del transporte marítimo doméstico frente a un elevado dinamismo del comercio marítimo de altura.

Gráfica 1: Evolución de la carga comercial marítima (no petrolera) de altura y cabotaje, 1988-2018.



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante-SCT.

Por su parte, el movimiento de petróleo y derivados fue el rubro más importante (medido en toneladas) transportado por los puertos mexicanos durante el siglo pasado. En 1988, previo a la reforma portuaria, este rubro todavía representaba el 70.3% de la carga movida por puertos mexicanos y sólo el 29.7% era carga de productos manufacturados y primarios no petroleros. Esto significaba que, en el periodo previo a la reforma portuaria, el petróleo y derivados eran totalmente dominantes en el sistema portuario nacional, no obstante, esta situación cambió drásticamente a partir del establecimiento y consolidación del modelo de liberalización y apertura comercial.

Tal como se observa en la gráfica 2, entre 1988 y 2018, la carga petrolera sólo creció a un ritmo promedio de 0.5% anual, mientras que la carga comercial no petrolera tuvo una tasa de crecimiento medio de 4.7% anual. Esto dio como resultado que, por primera vez en más de un siglo, la carga comercial superara en tonelaje a la carga de petróleo y derivados, hecho que se verificó a partir del 2011.

En 2018, la situación se había invertido notablemente, dado que el 59.2% fue carga comercial no petrolera, mayoritariamente de comercio exterior. Mientras que la carga petrolera se redujo al 40.8% de la carga movida por puertos mexicanos.

¿Cómo se explica este cambio de tendencia? ¿Cuáles son los factores clave? Sin duda hay varios elementos que resultan relevantes en este proceso de transformación de los volúmenes y tipos de las mercancías que se empezaron a mover por los puertos mexicanos a partir de la reforma de los años 90s.

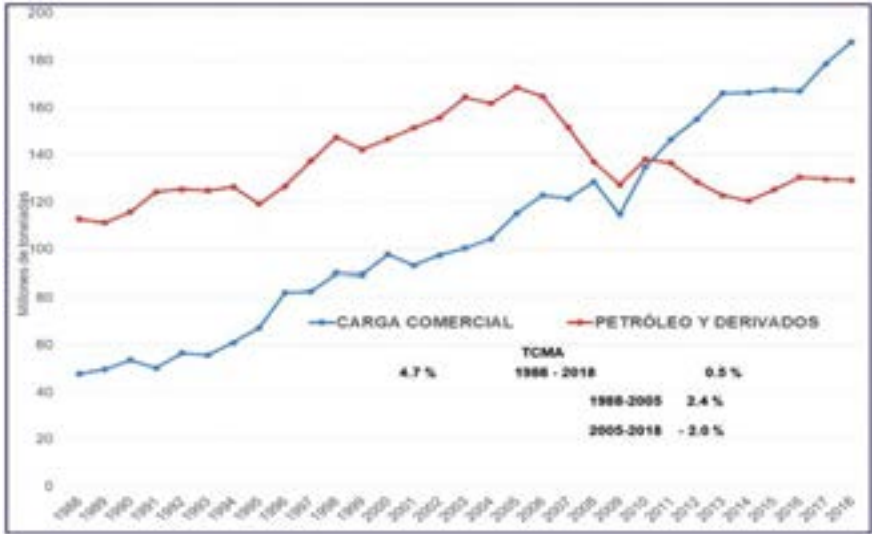
Por una parte, destaca la creciente importancia de la industria manufacturera y de servicios en el país que, en buena medida, está vinculada a cadenas productivas globalizadas y, por lo tanto, al comercio exterior de insumos y bienes industriales.

México dejó de ser un país mono-exportador centrado únicamente en la industria petrolera. En efecto, cuando se revisa la balanza comercial mexicana actual, se observa que el 88% de las exportaciones corresponden a bienes manufacturados, mientras que sólo el 6% son petroleros y el resto corresponde a productos agropecuarios y mineros. En el caso de las importaciones, sucede algo similar, donde más del 80% corresponde a bienes intermedios y de capital relacionados principalmente con la industria manufacturera. (INEGI, 2019). Así, en las últimas tres décadas, la economía mexicana se ha despetrolizado, diversificando notablemente las actividades productivas del país.

Adicionalmente, desde el año 2005, se produce una notable disminución de los flujos de petróleo y derivados en los puertos nacionales, al punto de que en el periodo comprendido entre 2005 y 2018 la tasa de crecimiento medio fue negativa, retrocediendo a un ritmo de -2% anual (gráfica 2). Esto, desde luego, tiene que ver con la pronunciada caída que ha tenido la producción petrolera en el país durante los últimos 13 años.

Por otro lado, se observa un importante dinamismo de la carga comercial no petrolera relacionada sobre todo al comercio exterior, dado que el cabotaje presenta una trayectoria mucho más discreta, como se mencionó previamente. Las limitaciones del cabotaje tienen que ver, en

Gráfica 2: Evolución de la carga petrolera versus carga comercial 1988-2018.



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante-SCT.

buena medida, con su falta de diversificación, puesto que se ha mantenido principalmente en líneas de negocio de productos convencionales (materias primas de origen mineral y carga general suelta).

Cuando se revisan los datos de 2018, se aprecia que el 99% de la carga de cabotaje no petrolera corresponde a dos tipos de mercancías. Por un lado, al granel mineral, mismo que concentra el 65% de los flujos y, por el otro, la carga general suelta con el 34%. Los flujos de gráneles agrícolas y de carga contenerizada son prácticamente inexistente para el cabotaje (tabla 1). La tendencia es muy distinta cuando se analiza la trayectoria de la carga comercial no petrolera de altura, es decir, de comercio exterior, pues allí se revelan flujos notablemente más dinámicos en su crecimiento.

Tabla 1: Principales rubros de la carga comercial no petrolera de cabotaje.

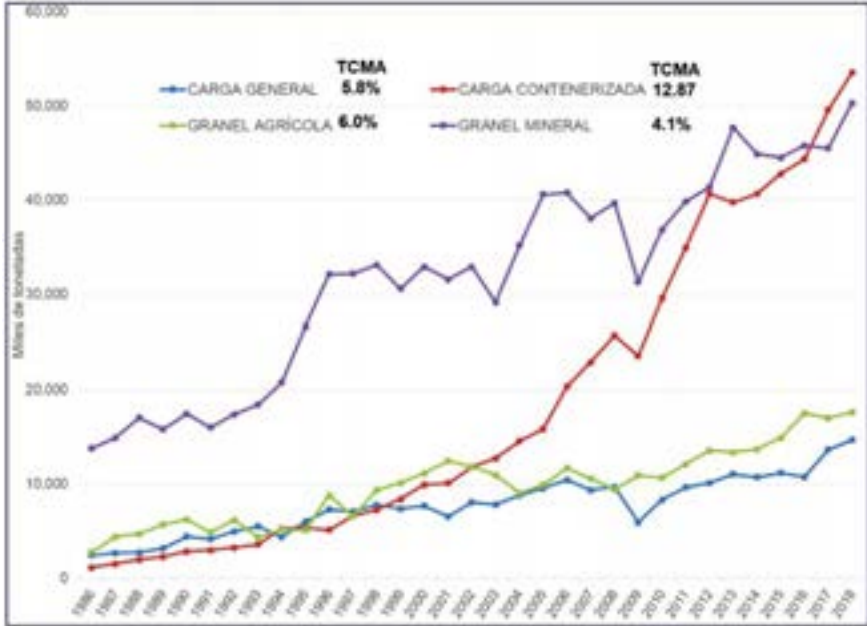
TCMA 1986-2018 Granel mineral: 3.8 % en 2018 = 24.57 Mill. de ton.
TCMA 1986-2018 Carga contenerizada en 2018 = 0.06 Mill. de ton.
TCMA 1986-2018 Carga general suelta: 5.0% en 2018 = 13.04 Mill. de ton.
TCMA 1986-2018 Granel agrícola: -5.3% en 2018 = 0.19 Mill. de ton.

Fuente: Elaboración propia, con base en datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante-SCT

*TCMA = Tasa de Crecimiento Medio Anual.

Efectivamente, entre 1986 y 2018, el granel mineral tuvo una tasa de crecimiento de 4.1% anual, la carga general suelta creció con un ritmo promedio de 5.8% anual, el granel agrícola alcanzó una tasa promedio del 6% anual, pero, sin duda, el tipo de carga que rompió el molde fue la contenerizada, con una tasa de crecimiento medio cercana al 13% anual (gráfica 3).

Gráfica 3. Evolución de la carga comercial no petrolera de altura 1986-2018.



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de la Coord. Gral. de Puertos y Marina Mercante-SCT.

De esta forma, el cambio más significativo de los puertos mexicanos en las últimas décadas, al igual que en muchos otros países, ha sido el impresionante ascenso de la carga movilizada en contenedores, donde viajan una diversidad enorme de productos principalmente manufactureros, pero también alimentos envasados, perecederos e incluso líquidos. En 1986, previo al proceso de apertura comercial, el segmento de carga contenerizada era prácticamente inexistente en México, no obstante, debido a esta elevada tasa de crecimiento promedio anual, desde 2017 se ha convertido en el principal flujo, medido en toneladas. En 2018, la carga contenerizada amplió aún más su posición de liderazgo, al alcanzar 53.5 millones de toneladas, frente a los 50.3 millones de toneladas de los gráneles minerales, que son productos de bajo valor y mucho peso, más los 17.6 millones de gráneles agrícolas y los 14.7 millones de carga general suelta.

De hecho, desde hace más de una década, la mercancía movida en contenedores era el tipo de carga más importante medido en valor monetario de las mercancías, debido a que se trata sobre todo de bienes manufacturados (autopartes, aparatos electrónicos, vinos y licores, calzado y vestido, máquinas de precisión, etc.) de alta densidad económica y poco peso. Ahora bien, la novedad de los últimos dos años, es que también se han convertido en el segmento de carga comercial de altura que mayor tonelaje mueve.

Y es que la contenerización, es la expresión más evidente de las necesidades de la globalización, en cuanto a transportación de insumos y mercancías que forman parte de cadenas productivas fragmentadas en eslabones ubicados en distintos países, pero que requieren ser integrados en un lugar específico para su ensamble final mediante eficaces sistemas de transporte multimodal, que cumplan con los imperativos de fluidez y confiabilidad en las entregas requeridas por la producción globalizada.

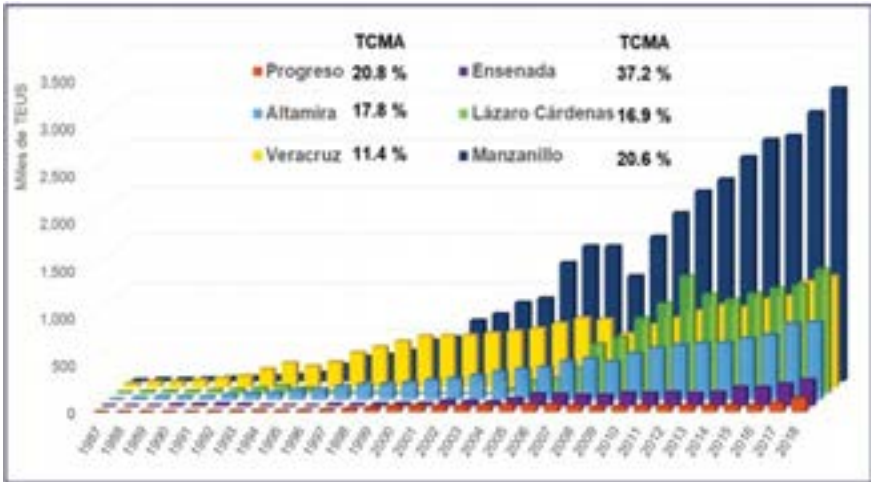
De hecho, la carga contenerizada ha provocado cambios sustantivos en la infraestructura, la tecnología, la operación y la logística asociada al funcionamiento de los puertos mexicanos, permitiendo el desarrollo de corredores multimodales que articulan territorialmente puntos selectos de la costa con los principales centros de producción y consumo del país. Es así como, a partir del año 2000, se ha desarrollado una cantidad importante de Terminales Especializadas de Contenedores (TECs), redes de trenes intermodales de doble estiba de contenedores y terminales intermodales interiores que han mejorado la conectividad de los puertos principales con las regiones interiores.

Otro aspecto relevante sobre la contenerización de los puertos mexicanos es que se concentra en puertos selectos de ambos litorales. Efectivamente, en el Pacífico mexicano sólo dos puertos, Lázaro Cárdenas y Manzanillo, mueven el 91.5% de las cajas, y si se agrega a Ensenada (tercero en importancia), la concentración llega al 97% de la carga contenerizada de ese litoral. Lo propio sucede en el Golfo de México, donde los puertos de Altamira y Veracruz agrupan el 91.2% de los contenedores de ese litoral y si se suma al tercero en importancia, Puerto Progreso, alcanzando así, el 98% de este segmento en el litoral.

En la gráfica 4, se muestra la evolución de los principales puertos que mueven contenedores en el país. Tal como se observa, algunos de ellos tuvieron incrementos impresionantes desde la última década del siglo pasado hasta la actualidad. Cabe destacar el caso de Manzanillo en el litoral del Pacífico, que, a pesar de ser un puerto menor en los 90's, se transformó en el principal puerto de contenedores de México. Desde 1987

hasta el 2018, el puerto colimense ha manifestado una impresionante tasa de crecimiento medio de 20.6% anual.

Gráfica 4: Evolución de la carga contenerizada por puertos mexicanos, 1987-2018.



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante-SCT.

Por su parte, a partir del año 2005, Lázaro Cárdenas comienza a consolidar su participación en la carga contenerizada, hasta convertirse en el segundo puerto más importante del país en este segmento. Entre 1987 y 2018, el puerto michoacano alcanzó un ritmo promedio de crecimiento cercano al 17% anual.

Del lado del Golfo, cabe señalar que Veracruz fue el principal puerto de carga contenerizada del país durante las décadas de los 80's y 90's, pero fue rebasado por el dinamismo económico de la cuenca del Pacífico desde la primera década de este siglo. En todo caso, actualmente es principal puerto de contenedores del litoral del Golfo. Por su parte, Altamira superó a Tampico en el movimiento de contenedores a partir de la década de los 90's y manifiesta un crecimiento constante, para convertirse en el segundo más importante del litoral del Golfo de México.

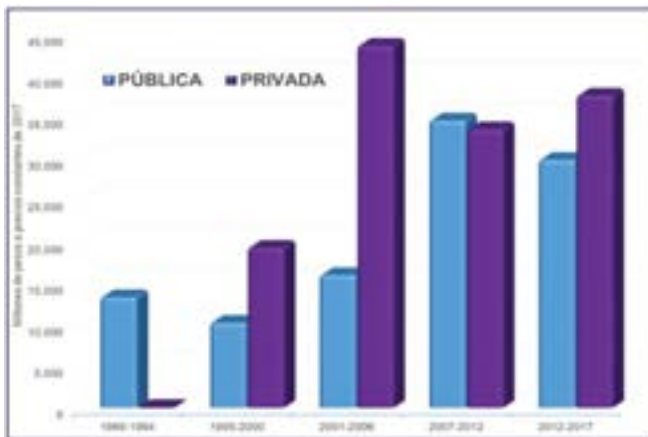
- Logros y desafíos pendientes de la reforma portuaria

A raíz de la reforma portuaria, basada en la Ley de Puertos de 1993, hubo cambios y procesos relevantes que no pueden soslayarse. Con la creación de las APIs, iniciada en 1994, se produjo una masiva incorporación de capital privado en los puertos nacionales, los volúmenes de carga crecieron rápidamente y la operación de las terminales alcanzó altos rendimientos en la carga y descarga de buques.

Desde luego, los agentes privados concentraron su inversión en los puertos comerciales considerados de alto potencial, tales como Altamira, Puerto Progreso y Veracruz, en el litoral del Golfo de México, y Ensenada, Lázaro Cárdenas y Manzanillo, en el litoral del Pacífico. Aunque también ha habido inversiones puntuales en segmentos de carga con potencial en puertos medianos y pequeños, como Guaymas, Mazatlán, Puerto Chiapas, Salina Cruz y Topolobampo en el Pacífico, al igual que Dos Bocas, Coatzacoalcos, Puerto Morelos, Tampico y Tuxpan en el Golfo y Caribe mexicano.

Cabe señalar que, previo a la reforma portuaria y a la creación de las APIs, toda la inversión portuaria era realizada por el sector público, con montos autorizados en el presupuesto de egresos de la Federación. No obstante, a partir de 1994, comienza a entrar masivamente la inversión privada en los puertos mexicanos. Así es como, en el periodo de 1995 al 2000, la inversión privada en puertos duplicó a la del sector público, mientras que entre 2001 y 2006 se triplicó esta relación (gráfica 5). No obstante, hay que hacer notar que, en los últimos 10 años, la inversión pública volvió a tener un papel importante, dado que sigue habiendo obras de ampliación y modernización portuaria que no son rentables para los capitales privados, pero son necesarias para darle viabilidad de largo plazo a las instalaciones y los recintos portuarios del país.

Gráfica 5: Inversiones pública y privada en infraestructura portuaria en México, 1989-2017 (Millones de pesos a precios constantes de 2017).



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de la SCT.

En síntesis, entre 1995 y 2017, la inversión privada en los puertos mexicanos superó los 134 mil 500 millones de pesos, mientras que la inversión pública en los puertos mexicanos superó los 91 mil millones de pesos, ambos cálculos a precios constantes de 2017. (SCT, 2018).

Es relevante destacar que la inversión privada se destinó principalmente al desarrollo de terminales especializadas para diversos tipos de carga, con un alto grado de mecanización y, en muchos casos, incorporando tecnologías de punta. Las terminales especializadas más sofisticadas han sido, sin duda, las de contenedores, destacando entre ellas las de Altamira, Ensenada, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Progreso, Tuxpan y Veracruz. Tampoco se puede omitir el desarrollo de terminales especializadas y de usos múltiples para minerales, granos y carga general.

De acuerdo a datos disponibles, entre 1995 y 2018, se pasó de cinco a 18 terminales de contenedores (especializadas y semiespecializadas), de cuatro a 14 terminales especializadas en granos y de siete a 19 terminales de minerales a granel.

La importancia de las terminales especializadas es que técnicamente son mucho más eficientes en las maniobras de carga y descarga de las mercancías, así como en la transferencia de los productos a los modos de transporte terrestre (camión y ferrocarril), debido a la incorporación de infraestructura y tecnología que permite rendimientos mayores que los de las terminales convencionales o semiespecializadas.

Sin duda, el gran logro de la reforma portuaria en México ha sido la mejora sustancial en los rendimientos de la llamada primera maniobra, es decir, del movimiento de mercancías desde el buque hacia las zonas de almacenamiento de las terminales portuarias y viceversa. Esto ha permitido reducir significativamente el tiempo de estadía de las embarcaciones en los puertos, beneficiando en tiempo y costo a las líneas navieras, a las propias terminales portuarias y a los usuarios.

La inversión privada en terminales especializadas, en tecnología y en modernos sistemas de operación y gestión ha sido el sustento de los nuevos estándares de las maniobras de carga y descarga de buques en los puertos mexicanos. En todos los rubros de carga se han manifestado avances. Las nuevas terminales de gráneles minerales, han triplicado los rendimientos de carga y descarga de los buques, al pasar de un promedio de 250 a 750 toneladas por hora/buque en operación. Incluso las instalaciones graneleras más tecnificadas alcanzan estándares de 1,000 toneladas o más por hora/buque en operación.

Por su parte, las principales terminales de contenedores ubicadas en los puertos del Pacífico y el Golfo de México han multiplicado el rendimiento operativo en esta maniobra. Entre 1990 y 2018, Veracruz prácticamente cuadruplicó la productividad de la carga/descarga de

contenedores al pasar de 24 a 97 cajas por hora buque en operación (tabla 2). Paralelamente, en la última década, la estadía de los buques portacontenedores se redujo a un tercio del tiempo requerido en la década de los 90s.

Tabla 2: Puerto de Veracruz. Rendimiento portuario de carga contenerizada 1990-2018 (cajas/hora/ buque en operación).

AÑOS	1990	1994	2006	2018
Movimientos en terminal especializada	24	53	82	97

Fuente: Elaboración propia, con base en datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT.

En el caso del puerto de Lázaro Cárdenas, aunque los datos disponibles abarcan sólo la última década, se observa una notable mejora en ese corto periodo de tiempo, al pasar de 64 a 106 cajas por hora-buque en operación (tabla 3), con lo cual, por cierto, se convirtió en el puerto con mayor productividad en la carga y descarga de contenedores.

Tabla 3: Puerto de Lázaro Cárdenas. Rendimiento portuario de carga contenerizada 2007-2018 (cajas/hora/buque en operación).

AÑOS	2007	2010	2012	2018
Movimientos en terminal especializada	64	71	86	106

Fuente: Elaboración propia, con base en datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT.

En las últimas décadas, los indicadores señalados han mejorado sustancialmente, permitiendo niveles de eficiencia en la primera maniobra que no desmerecen en absoluto frente a los estándares internacionales, cuando no son superiores a estos. Baste señalar que, en 2016, Lázaro Cárdenas y Veracruz se encontraban en la lista de los 10 primeros puertos del continente americano en el indicador de productividad de contenedores movidos por hora-buque en muelle. (IMT, 2018).

De hecho, quienes más empujaron hacia la agilización de la primera maniobra fueron las navieras con servicios regulares de contenedores. Estas establecieron y/o acordaron estándares mínimos de rendimiento con las terminales especializadas o semiespecializadas. Dichos estándares tienen que ser cumplidos, so pena de penalizaciones e incluso pérdida del contrato a favor de alguna otra terminal.

Y es que, los costos por mantener un buque portacontenedores inmovilizado, debido a maniobras lentas e ineficientes son muy elevados, y además rompen

el ciclo de rotación de los servicios regulares mediante el cual se busca arribar en un día fijo a los distintos puertos que conforman su itinerario. (Martner et al, 2011).

Sin duda, las exigencias de las líneas navieras para agilizar las maniobras de carga y descarga de contenedores en las terminales portuarias fueron un acicate muy importante en las mejoras alcanzadas. También lo ha sido la presencia de otras terminales que compiten por el mismo *hinterland* portuario y que, por lo tanto, pueden ser elegidas por las navieras como opción de servicio cuando no se están alcanzando los rendimientos y la eficiencia por ellos demandada (Martner et al, 2011). Sin embargo, estas mejoras operativas tendrían mayores beneficios para los usuarios de los puertos, si los otros eslabones de la cadena logística lograran también elevados niveles de eficiencia y productividad y, es allí precisamente, donde hay desafíos pendientes por resolver para alcanzar una mayor competitividad de los puertos nacionales y de las cadenas logísticas que se articulan a través de ellos.

- Los desafíos de la segunda maniobra y la conectividad con el *hinterland* portuario

Las mejoras alcanzadas en la productividad y eficiencia de la primera maniobra no han tenido continuidad en la llamada segunda maniobra (de patio o bodega, a vehículo de transporte terrestre y viceversa). En efecto, el eslabón crítico de la cadena de carga contenerizada y de otros tipos de carga es la segunda maniobra. En ella, convergen una gran cantidad de actores públicos y privados que desarrollan diversas actividades relacionadas con la inspección y liberación de la carga que se interna o sale del territorio nacional.

Entre los actores relevantes que participan en la segunda maniobra están las líneas navieras; los operadores de terminales; los agentes aduanales que realizan revisiones previas antes de someter la carga a la inspección de la autoridad aduanal; las diferentes agencias gubernamentales que tienen a su cargo revisiones de tipo sanitaria o relativas a la seguridad nacional (productos ilegales como armas y drogas, entre otros); los transportistas de carga de superficie que mueven la mercancía desde o hacia el interior del país (autotransportistas y empresas ferroviarias); los operadores logísticos o agentes de carga que organizan la cadena de transporte a nombre de los dueños de la carga, y finalmente, la aduana marítima que verifica la legal introducción de mercancías al país y los pagos de aranceles correspondientes a cada producto.

La complejidad de la coordinación de actividades de todos estos actores, provoca largos tiempos de permanencia de la carga en el puerto. De

hecho, un dato clave para verificar la eficiencia de la segunda maniobra, es precisamente el tiempo de estadía de los contenedores en los patios de almacenamiento de las terminales portuarias.

Definitivamente, los largos tiempos de estadía de la carga en el puerto rompen con el planteamiento original del multimodalismo, que preveía un flujo de origen a destino sin ruptura de carga, es decir, un movimiento puerta a puerta más o menos continuo, donde el contenedor fuese cerrado en el origen y abierto en el destino final, sin permanecer inmovilizado, más que los breves lapsos de tiempo que supone el intercambio entre un modo de transporte y otro.

Por el contrario, en México la mayoría de los contenedores son sometidos a revisiones por distintos actores e instituciones, propiciando un complejo proceso de ruptura en la fluidez de la cadena, que se expresa precisamente en esos prolongados tiempos muertos en los puertos.

No obstante, es importante señalar que, desde el año 2000 al 2016, ha habido mejoras en este indicador. Los principales puertos de cada litoral, Manzanillo y Veracruz, redujeron a la mitad los tiempos promedio de estadía de los contenedores en dichas terminales (tabla 4)¹.

Tabla 4: Evolución del tiempo de estadía de contenedores en puertos mexicanos (días).

Puertos	Contenedores Año 2000 (días).	Contenedores Año 2009 (días).	Contenedores Año 2016 (días).
Altamira	N.D.	N.D.	8.5
Lázaro Cárdenas	N.A.	7.5	6.9
Manzanillo	10.5	7.5	5.8
Veracruz	11.0	7.1	5.5

Fuente: Elaboración propia, con base en datos de APIs y terminales de contenedores, 2009.

En todo caso, todavía quedan muchos aspectos por modificar o superar para alcanzar mejores estándares en tiempos de permanencia de la carga contenerizada y, de esta manera, acercarse a las mejores marcas internacionales, encabezadas principalmente por los puertos asiáticos, donde este indicador se ubica en un promedio que varía entre los 3 y los 3.5 días.

¹ Dato disponible de 2014.

- La tensión entre las necesidades de fluidez y las relativas a las inspecciones y seguridad de las cadenas logísticas.

Entre los elementos que contribuyen a alargar la permanencia de los contenedores y otros tipos de carga en las terminales portuarias, destacan el complejo circuito de inspecciones y de trámites a realizar para liberar la carga y la escasa coordinación entre autoridades y actores de la cadena logística que permitan el rápido desalojo de los embarques, evitando las demoras y sobre costos implicados en tales procesos.

Algunas de las principales actividades que pueden ser mejoradas mediante una coordinación adecuada de actores, así como de la introducción de tecnologías que faciliten los procesos de revisión, serán descritos a continuación:

Revalidación del conocimiento de embarque

El primer trámite que tiene implicaciones para el tiempo de desalojo de la carga es la revalidación del conocimiento de embarque, llamado también *Bill of Landing* (BL por sus siglas en inglés); Este es un documento de transporte marítimo internacional que, entre otras cosas, avala la propiedad de la carga, también ha sido descrito como un título de crédito que, por su naturaleza, surte efecto desde el momento en que es puesta la mercancía en el buque para su entrega al destinatario en territorio nacional. En sí mismo, el proceso de revalidación de este documento consiste en estampar un sello en el texto del conocimiento de embarque, para comprobar que ya se han hecho los pagos generados por el servicio prestado.

Según los operadores logísticos y agentes de carga de los puertos más importante del país, este trámite constituye un inhibidor del comercio, porque retrasa el desalojo de la carga, dada la gran cantidad de BL's que es necesario revalidar al arribo de una embarcación al puerto.

Cabe señalar que, en la Ley Aduanera, modificada en 2013, se eliminó el requisito de la revalidación del BL; en efecto, la ley vigente obliga a las empresas navieras, a transmitir electrónicamente la información relativa a las mercancías a la aduana y a los recintos fiscalizados antes del arribo al territorio nacional, con lo cual la revalidación pierde sentido. Sin embargo, esta práctica sigue siendo aplicada, implicando un incremento de los procesos administrativos y, por ende, de los tiempos de importación de las mercancías que arriban a los distintos puertos mexicanos. (De la Fuente, et al, 2018).

Esta actividad ha quedado como una costumbre, como una mala práctica que es poco beneficiosa para la fluidez del comercio exterior mexicano,

por lo que se espera que vaya desapareciendo paulatinamente, dado que las aduanas marítimas del país no exigen la presentación del conocimiento de embarque, cumpliendo cabalmente la reforma a la ley.

• El reconocimiento previo

El reconocimiento previo, es una actividad que realiza el agente aduanal para cotejar la correspondencia entre el contenido de la mercancía que se encuentra dentro de los contenedores de importación, y los datos asentados en los documentos con los que se procederá a liberar la carga ante la aduana marítima.

Esta práctica consiste en trasladar el contenedor del patio de almacenamiento al patio de previos, donde se abrirá la caja y se desconsolidará la mercancía para verificar la correspondencia con los datos contenidos en los documentos. Una vez terminado el reconocimiento, se procederá a consolidar el contenedor y a depositarlo nuevamente en el patio de almacenamiento, en espera del pago de derechos y la revisión aduanal requerida antes de enviarla al destino final.

En ocasiones, cuando se trata de clientes conocidos, la revisión previa es más ligera y sólo se abre el contenedor para hacer una inspección visual sin desconsolidar la carga. Aunque el reconocimiento previo no es un procedimiento obligatorio, los agentes aduanales se sienten en la necesidad de realizarlo, dado que la Ley Aduanera estipula que, de no haber correspondencia entre la mercancía y los documentos presentados, el responsable legal será precisamente el agente aduanal, a quien se le pueden imponer sanciones severas.

A decir de los agentes aduanales, estas razones justifican sobradamente la necesidad de hacer reconocimientos previos a la mercancía de importación, sin embargo, esta práctica que, por cierto, no es utilizada en otros países, implica costos y tiempos adicionales para los dueños de la carga.

Ahora bien, existen opciones para evitar o reducir el número de previos que se realizan en los puertos nacionales, tales como los que se presentan a continuación:

- La realización de reconocimientos previos en origen.

Una innovación muy importante para la eficiencia de las cadenas de carga contenerizada, ha sido la implementación de los reconocimientos previos realizada al momento de introducir las mercancías dentro del contenedor en el país de origen, de esta forma, se evita hacer los previos en los puertos mexicanos con la consecuente reducción de los tiempos de estadía de la carga en estos recintos.

En México, recientemente han surgido empresas que ofrecen este tipo de servicio, se trata de agencias aduanales que han comprendido que su ámbito de actividad debe no sólo circunscribirse a la clasificación aduanera de la mercancía y a servicios menores de corte tradicional, sino que buscan transitar hacia la operación logística, es decir, hacia el diseño de estrategias de servicios logísticos que contribuyen a mejorar el *performance* de las cadenas de suministro de sus clientes.

Esta forma de operar no solo reduce costos y tiempos de estadía en el puerto mexicano, sino que permite corregir toda la cadena logística y optimizar el desempeño de la cadena de valor, en la medida en que contribuye, entre otras cosas a: (1) Asegurar, desde el principio, que el proveedor estará enviando en todo momento el producto con las especificaciones solicitadas y en las cantidades requeridas. (2) Asegurar que el tipo de embalaje y empaques cumplen con las normas internacionales y/o las normas oficiales mexicanas. (3) Evitar el almacenaje para reetiquetado de las mercancías en México, por omisión o incumplimiento de las normas oficiales mexicanas de internación de la carga de acuerdo a sus características. (4) Prever y documentar desde el origen las regulaciones no arancelarias y cualquier otro requerimiento de la mercancía para su legal importación a México y (5) Eliminar el reconocimiento previo en el puerto de destino (puerto mexicano).

En definitiva, los previos y servicios logísticos en origen están en plena fase de expansión y mientras más empresas se incorporen a estas prácticas, es de esperarse una mayor eficiencia de los flujos de contenedores que atraviesan por los puertos y fronteras nacionales.

No obstante, también hay que visualizar los límites contenidos en esta práctica. El trasladar los previos y otros servicios logísticos al punto de origen de la carga contenerizada implica abrir agencias con personal especializado en puertos del extranjero y para que esto sea económica y financieramente viable, se requiere contar con clientes que manejen volúmenes importantes de carga contenerizada hacia México por dichos puertos.

Por tal razón, esta solución no puede generalizarse para todos los flujos de carga contenerizada que ingresen al país, pero todavía tiene un amplio margen de crecimiento en las cadenas de suministro de las empresas grandes y medianas.

- Previos y desaduanamiento de contenedores en destino

Otra opción para una inspección previa y desaduanamiento ágil de la carga, consiste en realizar todos estos procesos en la ciudad o localidad de destino de la mercancía, en las aduanas o recintos fiscalizados

interiores. En cierta forma, esta estrategia logística de movilidad de la mercancía constituye un proceso inverso al descrito en la sección anterior, donde el reconocimiento previo se realizaba en origen.

En México, hay cadenas productivas globalizadas, como la automotriz y la electrónica que, desde hace más de una década, manejan parte de su cadena de suministro utilizando la figura del contenedor en tránsito, la cual ha sido permitida y habilitada por la autoridad aduanal para el modo ferroviario, desde los puertos fronterizos (terrestres y marítimos) hacia las aduanas o recintos fiscalizados interiores.

El procedimiento seguido por esta modalidad implica que en los puntos fronterizos de acceso al país sólo se le colocarán sellos de tipo candados a los contenedores para tener la certeza que no sean abiertos en el camino hacia la aduana interior. De esta manera se busca evitar el contrabando o robo de la mercancía importada en tránsito. Lógicamente, si los sellos llegan rotos o violados a destino se tendrá la evidencia de irregularidades y la autoridad podrá actuar en consecuencia.

En México, esta modalidad se utiliza relativamente poco, a pesar de que la figura de contenedores en tránsito para ser desaduanizados en la localidad de destino se ajusta al concepto original del intermodalismo, el cual postula como planteamiento central la idea de evitar la ruptura de carga en puntos intermedios.

De hecho, no es una práctica que se estimule, ni promocióne, por parte de la autoridad aduanal o de los actores privados involucrados es este proceso (agentes aduanales y de carga). Por un lado, la autoridad aduanal manifiesta temores permanentes sobre la posibilidad de que pudiesen eludirse los mecanismos y controles establecidos y, entonces, la mercancía termine siendo internada ilegalmente al país.

Por otro lado, los agentes aduanales localizados en puertos y fronteras terrestres no tienen ningún incentivo para fomentar esta modalidad, pues perderían ingresos importantes por concepto de reconocimientos previos y desaduanamiento de la mercancía en puertos. Lo cierto es que la modalidad del contenedor en tránsito para revisión en destino es una figura que contribuye a la eficiencia de la cadena logística, cuyo potencial ha sido poco explotado en México.

- Revisiones de seguridad nacional

Los temas de seguridad nacional han adquirido un creciente protagonismo en la última década, no sólo en México, sino también en el resto del mundo. Los países han incrementado los estándares de

seguridad desde diferentes ángulos y puntos de interés, dependiendo de la nación que se trate. No obstante, en la agenda de Estados Unidos, las amenazas de actos terroristas se volvieron un tema central cuyas medidas de control repercutieron a nivel global. A los puertos y fronteras se les han impuesto una serie de medidas, controles y procedimientos internacionales para garantizar condiciones de seguridad frente a amenazas terroristas.

Con el establecimiento del código internacional PBIP, relativo a la protección de instalaciones y servicios portuarios, buena parte de los aspectos relacionados con este tema han quedado resueltos, aunque todavía hay medidas adicionales relativos a la inspección de contenedores que el Departamento de Seguridad de los Estados Unidos, junto con la Aduana de México, buscan implementar en los principales puntos de entrada del país.

Pero en México, en los últimos años se ha profundizado una problemática aún más grave para la seguridad del país. Se trata del tráfico de drogas y de otros productos ilícitos, como las armas. Por tal razón, las medidas de seguridad se han vuelto más rigurosas en los puertos nacionales y dichas funciones fueron encargadas a la Secretaría de Marina, dada la relevancia de las tareas a realizar.

En este contexto, los imperativos de la seguridad nacional tendrán que armonizarse con las necesidades de fluidez y eficiencia de las cadenas de suministro del comercio exterior mexicano, para que ambas funciones puedan ser cumplidas adecuadamente evitando afectaciones mutuas, como pudiera ser el hecho de que los contenedores sean abiertos y revisados en varias ocasiones, por distintos actores o autoridades antes de ser desaduanados. Esta situación puede ser suavizada considerablemente mediante la coordinación de actividades, buscando realizar revisiones únicas en presencia de los distintos actores interesados, en lugar de realizar revisiones sucesivas por cada uno de ellos, que ocasionan sobrecostos y tiempos adicionales de estadía de la carga en puerto. Adicionalmente, se puede recurrir a nuevas tecnologías no intrusivas de inspección para aligerar el tiempo de revisión, salvo en los casos puntuales donde hubiese dudas o evidencia fundada que justifiquen el uso de métodos intrusivos.

- Revisiones de la aduana marítima

En todos los países, la Aduana es el organismo que regula la entrada y salida de mercancías en los respectivos territorios nacionales, y México no es la excepción. La aduana marítima es la última instancia por la que hay que transitar para liberar las mercancías que ingresan por

los puertos nacionales. En otras palabras, dentro del circuito de las revisiones, que incluye el reconocimiento previo, la inspección sanitaria (si es el caso) y las revisiones de seguridad nacional, el trámite final, antes de desalojar el recinto portuario, es el despacho de la aduana marítima. Para llegar a esta instancia todas las otras revisiones deben haber quedado liberadas. Pero, además, la mercancía también tiene que haber sido debidamente clasificada por el agente aduanal y los aranceles debidamente pagados.

Cuando estas condiciones se han dado, entonces la carga será trasladada a la aduana y al acceder en este recinto pasará por los arcos de rayos gamma, tecnología que permite la revisión sin tener que abrir los contenedores, ni inspeccionar físicamente la carga. Posteriormente, se procede a la selección aleatoria, en la cual se selecciona una muestra de contenedores (alrededor del 10%) que serán revisados físicamente antes de su despacho definitivo. Cabe señalar que los contenedores no seleccionados para la revisión física (es decir, el 90% restante) previa modulación del pedimento aduanal, quedan liberados para ser transportados a su destino final.

El procedimiento de selección aleatoria funciona en la regulación aduanera de prácticamente todos los países del mundo, por lo tanto, no es un elemento singular o extraordinario, ni es un instrumento privativo de la legislación mexicana. Entonces, las problemáticas relativas a la revisión aduanal tienen que ver sobre todo con la falta de personal e infraestructura suficiente en los puertos que manejan los volúmenes más altos de carga contenerizada.

Lo cierto en este tema es que, las autoridades y los actores involucrados tendrán que buscar soluciones innovadoras para evitar generar nuevos cuellos de botella que debiliten la competitividad del comercio exterior mexicano.

- Prácticas logísticas inadecuadas de los dueños de la carga

Las prácticas logísticas de muchos dueños de la carga (cargadores) constituyen un factor para mantener elevados tiempos de estadía de los contenedores u otros tipos de carga en los puertos mexicanos. Cuando no dan instrucciones adecuadas y oportunas a sus operadores logísticos o agentes aduanales, la carga no se podrá mover a ninguna parte. Cuando no transfieren a tiempo los recursos financieros para pagar los impuestos (aranceles) y maniobras, lógicamente los contenedores no podrán ser desalojados de las terminales portuarias.

En general, los usuarios pequeños y medianos tienen escasa participación y asesoría en el desarrollo de estrategias logísticas para mejorar la

competitividad de sus cadenas productivas, por lo tanto, contribuyen poco a la agilización del despacho de la carga general suelta o de la carga contenerizada, entre otras cosas, por desconocimiento y escaso control sobre la cadena de transporte y distribución; circuitos de comunicación poco integrados con los actores que participan en la segunda maniobra; retrasos en el manejo de la documentación y los pagos que impiden liberar la mercancía rápidamente.

- La digitalización portuaria para mejorar la fluidez y la seguridad de las cadenas de carga

En la segunda maniobra predominan los sistemas de información y documentación heterogéneos. Existe una notoria carencia de sistemas digitales integrados de información a los cuales estén conectados todos los actores relevantes que confluyen en la plataforma logística-portuaria para realizar diversas actividades relacionadas con las maniobras, las inspecciones, el desaduanamiento, la liberación y la transportación de la carga. Frente a la heterogeneidad de los sistemas de comunicación y documentación, las tendencias internacionales de vanguardia están apostando por la digitalización de la actividad portuaria y de toda la cadena logística marítimo-portuaria, con la doble finalidad de garantizar tanto a la fluidez como a la seguridad de los embarques.

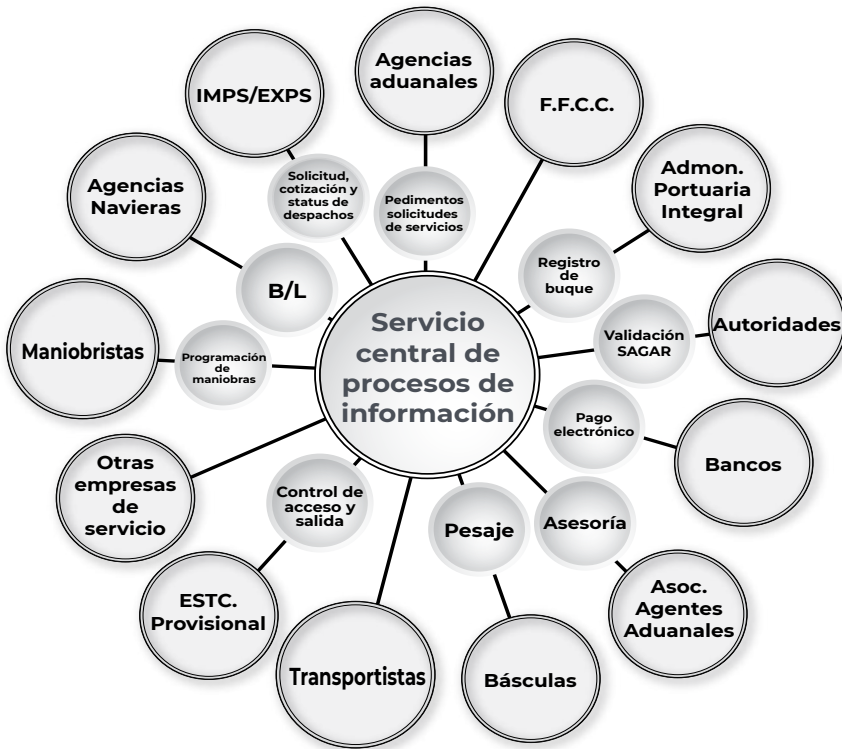
En efecto, la digitalización permitirá conocer en tiempo real la trazabilidad de cada uno de los embarques durante su estadía en puerto, en datos cruciales como la localización exacta en el recinto, las maniobras, servicios y revisiones a las que ha sido sometida la carga, detallando quienes la solicitaron y quienes participaron en la misma, la solicitud de servicios de desaduanamiento y transporte terrestre y la situación que guarda el pago de los servicios e impuestos, entre otros.

Los llamados sistemas de Puertos sin Papeles (PSP), tendrán que integrar muchas más actividades que las que actualmente consideran, de manera que pueda conocerse la situación de cada embarque desde que entra hasta que sale del puerto. La digitalización permitirá a los puertos, pero también a las cadenas logísticas marítimo-portuarias, establecer un nuevo marco digital sobre cómo la información puede o debe intercambiarse entre diferentes contrapartes en el futuro, incluyendo a las autoridades relacionadas tanto con la agilización como con la inspección y seguridad de la carga.

Actualmente, las principales líneas navieras están probando con éxito una solución de tipo blockchain (cadena de bloques) para eliminar la necesidad de documentos impresos como el conocimiento de embarque (BL), destacando el potencial de la tecnología para ahorrarle a la

industria muchos millones de dólares al año, al permitir la trazabilidad y la transparencia que produce una elevada eficiencia de las cadenas de origen a destino. Los avances en puertos asiáticos y europeos de la automatización, análisis de datos masivos (Big Data), así como la introducción del llamado Internet de las cosas, crearán oportunidades adicionales para mejorar la eficiencia y seguridad a lo largo de toda la cadena de valor manejada por las terminales marítimas y las redes multimodales.

Figura 1: Digitalización del circuito de información y documentación entre actores e instituciones de la plataforma portuaria.



Fuente: Elaboración propia.

Por lo pronto, en México parece evidente la necesidad de avanzar en el establecimiento de un sistema electrónico centralizado (servidor central) para validar trámites, realizar pagos y enviar información, al cual estén conectados todos los actores de la primera y segunda maniobra portuaria (figura 1). La automatización de los circuitos de documentación debe estar enfocada también a la estandarización de los formatos por modo de transporte y a la validación electrónica de los pedimentos por parte de las autoridades correspondientes.

Los puertos mexicanos en el contexto internacional: Hacia una red global y puertos y transporte multimodal

• Los puertos de la globalización y la proliferación del modelo *Hubs and Spoke*

En los capítulos previos se analizaron los cambios que experimentaron los puertos mexicanos en las últimas décadas en su afán por adaptarse a las necesidades del comercio en los tiempos de la globalización, donde resulta sumamente importante la eficiencia operativa y la agilidad de las maniobras para convertirse en nodos clave del poder marítimo nacional, integrando de manera competitiva cadenas de suministro fragmentadas a nivel internacional que tienen como un eslabón importante las fases de fabricación, ensamble y distribución que se realizan en México. En esta perspectiva, es también importante conocer dónde se ubican los puertos mexicanos en el contexto global y qué potencial tienen para convertirse en nodos de referencia internacional.

Lo cierto es que las necesidades de la globalización derivaron en un nuevo modelo de organización del transporte, basado en sistemas integrados multimodales y en el desarrollo de servicios logísticos puerta a puerta; en este entorno, emergió el llamado modelo de *Hub and Spoke* como elemento central para estructurar una red global de puertos y transporte multimodal que permitiera efectivamente acelerar la circulación y crear fluidez mediante la articulación espacial de la fragmentación de las cadenas productivas de la globalización. La construcción del concepto de hub (puerto concentrador o pivote, en español) proviene de los investigadores de países desarrollados dentro de la economía-mundo (Fosey, 1997; O'Kelly, 1998; Notteboom, 2008, Rodrigue, 2017) y, sin duda, refleja los cambios recientes que han sufrido en tecnología, infraestructura y organización los principales puertos a nivel internacional durante las últimas décadas.

El puerto *Hub* es definido como una plataforma logística que concentra grandes volúmenes de carga e información, procedentes de diversos espacios continentales, que son procesados, organizados y distribuidos hacia distintas regiones, por tierra o por mar, mediante una eficiente articulación modal y territorial de los sistemas de transporte que convergen en el nodo portuario. (Hoffman, 2000); (Notteboom, 2008).

Un aspecto muy importante es que la concentración de carga se produce a través de dos vertientes principales: a) Por vía marítima (por el foreland), cuando en el puerto en cuestión se traspan los contenedores de un buque a otro para que puedan continuar ruta hacia su destino final. En ese caso se habla de tráfico de transbordo o de *hub* de transbordo.

b) Por vía terrestre, cuando el contenedor con mercancías proviene del *hinterland*, tanto en ferrocarril como en camión, y sale del puerto por vía marítima hacia su destino. En tal caso, se utiliza el término de tránsito intermodal o multimodal vinculado por redes terrestres a las zonas interiores. (Hoffmann, 2000; Martner, 2010).

En trabajos previos (Martner, 2008 y 2010), se han identificado diferentes categorías de *Hubs* dependiendo de sus características, dimensiones y localización en la geografía global de los flujos. En términos generales y de manera esquemática, la red global se forma en un primer nivel por *hubs globales*, grandes concentradores y distribuidores de flujos de mercancías hacia distintos continentes, que normalmente se localizan entre el paralelo 30 y 60 del hemisferio Norte, en los países de los tres principales bloques económicos actuales, constituido por el Nordeste asiático (incluyendo China), la Unión Europea, más Rusia y Norteamérica (figura 2). En este denso eje Este-Oeste del hemisferio Norte, circulan los mayores flujos de carga intermodal en los buques portacontenedores más grandes del mundo que, en los *hubs* globales, transbordan sus embarques a densas redes terrestres de transporte multimodal o hacia buques intermedios y pequeños que distribuirán las mercancías hacia el país de destino final.

Figura 2: Principales ejes de transporte multimodal internacional contenedorizado, 2013 (en TEUs).



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de Containerisation International, 2014.

En un segundo nivel aparecen los *hubs* regionales que tienen la función de concentrar y distribuir flujos a nivel continental o subcontinental, procedentes de los *hubs* globales. Con la deslocalización reciente de fases de cadenas productivas globales hacia espacios periféricos e

históricamente no centrales dentro de la economía mundo-capitalista (Wallerstein, 1996), la red global ha requerido una instancia intermedia entre el *hub* global y los puertos menores o alimentadores. Así, la mayoría de los *hubs* regionales se encuentran en las zonas de intersección de las rutas Este-Oeste con las rutas Norte Sur. (Martner, 2010).

En un tercer nivel de la red se encuentran los puertos alimentadores, cuya densidad de flujos es menor, dada su localización en la geografía económica de la globalización, no obstante, tienen la función de suministrar bienes, en embarcaciones menores, a los *hubs* globales y regionales, donde serán transbordados a los grandes buques que circulan entre los corredores más densos de la red. Finalmente, es preciso mencionar que, en la constitución de esta red, una cantidad importante de puertos, junto con los territorios donde están enclavados, parecen quedar excluidos o tener dificultades para integrarse a tal sistema de transporte global. (Martner, 2008).

- El potencial de los puertos mexicanos para convertirse en *Hubs*

La ubicación geográfica de los puertos en función de los principales ejes de transporte marítimo e intermodal, determina en buena parte las posibilidades de constituir *hubs* regionales o globales dentro de la red (Hoffmann 2000), muestra claramente las dificultades para establecer puertos *hubs* en la costa del Pacífico de Sudamérica, entre otras razones, por la lejanía con respecto a los principales ejes de transporte marítimo internacional.

Por lo general, los *hubs* globales se encuentran ubicados en las rutas Este-Oeste del hemisferio Norte. Esto tiene una relación directa con la presencia de los ejes más importantes y densos del comercio internacional, constituidos por las conexiones entre Europa, el Noreste de Asia y Norteamérica. Los *hubs* regionales, en cambio, tienden a desarrollarse con mayor facilidad en las zonas donde se cruzan o conectan los principales ejes Este-Oeste con las rutas Norte-Sur. En el continente americano esto sucede sobre todo en la zona del Canal de Panamá y el Caribe. (Martner, 2010).

Aquí, la existencia del Canal de Panamá y de dos *hubs* regionales en ambas costas de tal vía acuática, no es un hecho banal, pues propicia una extensión de las posibilidades de encuentro e interconexión entre los grandes buques que circulan en los corredores Este-Oeste y las embarcaciones menores que navegan en rutas Norte-Sur del continente americano.

En efecto, el hecho que muchas embarcaciones grandes y medianas procedentes del Lejano Oriente tengan como mercado principal la costa Atlántica de Estados Unidos, las obliga a bajar hasta Panamá para

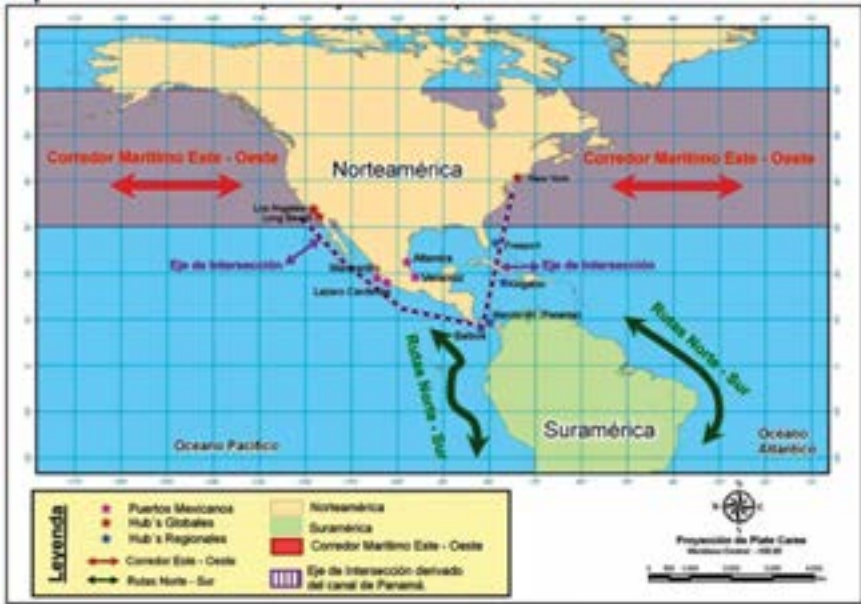
cruzar el canal interoceánico y dirigirse a su destino final. Lo propio sucede con los grandes buques procedentes de Europa que tienen como destino la costa del Pacífico de los Estados Unidos. Tal circunstancia da oportunidad para que se despliegue un extenso eje de intersección entre rutas principales (Este-Oeste) y rutas alimentadoras (Sur-Norte), el cual converge desde los litorales Pacífico y Atlántico de Estados Unidos, hasta el Canal de Panamá. Por ello, no es extraño que, en la actualidad, los principales *hubs* regionales de la zona se localicen en los puertos panameños de Balboa (Pacífico) y Colón (Atlántico), así como en los puertos caribeños de Bahamas, Freeport, Jamaica y Kingston, mismos que se sitúan prácticamente sobre el citado eje.

En esta perspectiva ¿Cuál es la posición de los principales puertos mexicanos respecto al citado eje de intersección? La respuesta varía según se trate del litoral (Golfo o Pacífico). Por ejemplo, si se considera la variable del tiempo de navegación, los puertos del Golfo de México se encuentran relativamente alejados del eje de intersección de rutas de la vertiente Atlántica, lo cual dificulta que sean escogidos como *hubs* regionales de transbordo. En efecto, la entrada y salida de buques a puertos del Golfo de México supone al menos tres días adicionales de navegación para las embarcaciones que circulan por el eje que conecta al Canal de Panamá con la costa Este de Estados Unidos (figura 3).

Así, el potencial de puertos como Altamira y Veracruz se encuentra básicamente en la posibilidad de expandir su zona de influencia territorial (*hinterland*) y captar mayores flujos de carga en regiones del interior del país. Ambos pueden aspirar a convertirse en concentradores o *hubs* de carga nacional en la medida en que fortalezcan sus conexiones intermodales, a través de la expansión de las redes y servicios de trenes de doble estiba de contenedores hacia ciudades o estados del país en los cuales todavía tienen escasa penetración.

Por el contrario, los principales puertos del Pacífico mexicano, Lázaro Cárdenas y Manzanillo, se encuentran mejor posicionados para acceder a la categoría de *hubs* regionales de transbordo de contenedores, puesto que ambos se localizan muy cerca de la vertiente pacífica del citado eje de intersección de rutas (figura 3) y ambos han desarrollado un amplio *hinterland* nacional, al concentrar cada vez más flujos de carga contenerizada, generados o atraídos por múltiples regiones de producción y consumo del país. En otras palabras, tanto Lázaro Cárdenas como Manzanillo, están en condiciones de escalar posiciones dentro de la red global de puertos, hasta constituirse en *hubs* regionales o intermedios, que obtienen carga no sólo de su *hinterland* ampliado, sino también de las operaciones de transbordo desde y hacia otros países del continente.

Figura 3: Puertos mexicanos en el contexto de los principales ejes internacionales de transporte multimodal.



Fuente: Elaboración propia.

De hecho, así ha sucedido desde el 2005, cuando ambos puertos comenzaron a incrementar sensiblemente el movimiento de los contenedores de transbordo. De hecho, en ese año se movieron 242 mil TEU's de transbordo en el Pacífico mexicano, mientras que, en el 2018, los contenedores de transbordo superaron la cifra de 1.5 millones de TEU's, de acuerdo a datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM). Cabe señalar, que se trata, sobre todo, de flujos entre Asia, y Centro y Sudamérica articulados por los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

Estas evidencias reflejan un paulatino cambio en la posición de ambos puertos del Pacífico mexicano dentro de la jerarquía de la red global de puertos transporte-multimodal, y plantean la urgencia de consolidar su posición como concentradores que articulan cadenas logísticas de suministro no sólo con presencia nacional, sino también subcontinental, como es el caso de los contenedores procedentes de Asia con destino hacia Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Perú, entre otros, que realizan operaciones de transbordo en los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

Sin duda, el ascenso de estos puertos del Pacífico mexicano en la red global contribuye a ampliar la presencia y relevancia en el comercio

en el continente americano, y otorga ventajas competitivas para las exportaciones mexicanas, por la reducción de costos relativos de transportación derivados de una mayor frecuencia de arribo de servicios de líneas marítimas regulares, por el aumento del tamaño medio de las embarcaciones y el incremento general de la conectividad internacional de tales puertos, debido a su condición de *hubs* regionales o intermedios.

Por último, existen una serie de puertos medianos y pequeños que están en condiciones de afianzar su posición como nodos alimentadores dentro de la red global, tales como Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Puerto Chiapas y Salina Cruz en el Pacífico mexicano, así como Coahuila de Zaragoza, Progreso, Tampico y Tuxpan en el Golfo de México, mejorando su desempeño y presencia nacional e internacional.

Conclusiones

En las últimas décadas se produjo una transformación sustancial de los puertos mexicanos, desde un papel poco relevante durante el modelo de sustitución de importaciones, basado en buena medida en políticas proteccionistas, a un papel estratégico durante la actual fase de apertura comercial, donde fungen como articuladores de cadenas productivas globalizadas, que desarrollan fases importantes de fabricación en México y, por lo tanto, requieren de nodos eficientes y competitivos en los litorales para generar fluidez y conectividad con el *hinterland* y con el *foreland* portuario. En este sentido, los puertos nacionales están llamados a convertirse en un elemento central del poder marítimo nacional en lo que se refiere a la agilización y activación de los flujos de comercio exterior, sobre todo de los bienes manufacturados de la industria de la transformación, así como del sector alimentario y de minerales, entre otros.

La modernización y adaptación de los puertos mexicanos se ha producido en diferentes campos de acción. Por un lado, los volúmenes y tipos de carga cambiaron drásticamente durante las dos primeras décadas del siglo XXI. Las materias primas y los productos tradicionales, como el petróleo y derivados, han observado un relativo estancamiento, mientras que la carga comercial de mayor densidad económica, como los bienes de tipo industrial, cuyo valor agregado es notablemente superior al de los bienes primarios, han tenido un vertiginoso crecimiento. Lo anterior dio motivo a la introducción masiva de la contenerización en los flujos comerciales y, por ende, de las terminales especializadas o semiespecializadas de contenedores en los principales puertos mexicanos. Baste señalar, que el acelerado ascenso de este tipo de carga lo ha llevado a constituirse en el principal flujo de comercio exterior no petrolero movido por los litorales nacionales.

La especialización de las terminales portuarias de contenedores, granos y minerales entre otras, sin duda transformaron la infraestructura, la tecnología y la operación portuaria de manera sustantiva. Estas inversiones, realizadas en su mayoría por capital privado, propiciaron mejoras notables en la productividad de la llamada primera maniobra (de buque a patio de almacenamiento y viceversa), no obstante, todavía quedan pendientes importantes en la segunda maniobra (de patio de almacenamiento a vehículo terrestre para desalojo hacia el *hinterland* y viceversa), donde interactúan gran cantidad de actores y autoridades, y cuyos complejos procesos y prácticas requieren de soluciones innovadoras para darle mayor fluidez a las cadenas logísticas marítimo-portuarias del país. Al respecto, aquí se propone avanzar en la digitalización de los puertos, incluyendo la generalización de medios no intrusivos de revisión, para darle transparencia y trazabilidad en tiempo real a cada uno de los embarques y resolver eficazmente tanto los imperativos de fluidez de la carga, como los de seguridad nacional.

Finalmente, es preciso reiterar la importancia del posicionamiento de los puertos mexicanos en el ámbito global, mediante el ascenso paulatino dentro de la red de puertos y transporte multimodal internacional, donde los principales puertos del Pacífico mexicano pueden consolidarse como *hubs* regionales y los principales puertos del Golfo lo pueden hacer como *hubs* nacionales, mientras que las demás administraciones portuarias federales y estatales podrían fortalecer su posición como puertos alimentadores altamente competitivos en el plano nacional e internacional. Desde luego, ello requerirá de análisis detallados sobre el potencial de cada puerto, lo cual podrá ser objeto de estudios posteriores.

EPÍLOGO

CAPITÁN DE NAVÍO

VÍCTOR GONZALO LÓPEZ RAMÍREZ

De acuerdo a las condiciones geopolíticas del siglo XXI, es momento adecuado para que México considere al mar como un pilar del desarrollo; son los tiempos para que exista el surgimiento de un proyecto marítimo de nación, esto se alcanza a desprender una vez que ha terminado de la lectura de este libro. La importancia de poseer una Conciencia Marítima, es fundamental para el desarrollo de un país, para lo que es necesario fortalecer las instituciones y la necesidad de conciliar los intereses de los diversos campos del poder en beneficio del bien nacional. A través de la narración de los capítulos fue necesario primero que nada hacer una retrospectiva de la influencia histórica en la construcción de la conciencia marítima de México, lo cual nos permitió identificar el interés que la nación ha tenido hacia el Poder Marítimo, sin embargo, al realizarse una interesante búsqueda del proyecto de nación en la Constitución Política se divisó que como tal no se expresa el poder marítimo, ahora bien, con un desarrollo de este poder, este sumaría para alcanzar los planes del proyecto de nación.

En lo que respecta a la teoría y planteamiento para la estrategia naval, se desarrolló una propuesta de Teoría del Poder Marítimo, donde se mencionó que el país debe tomar en cuenta el valor geoestratégico del espacio marítimo con que cuenta, con el fin de identificar la capacidad y voluntad para maximizar las conexiones marítimas de las áreas de producción con las áreas de consumo a nivel mundial aprovechando los tratados comerciales que tiene México con otras Estados, lo cual sin duda fortalecerá el desarrollo marítimo, considerando que el poder naval es el garante de los intereses nacionales en el ámbito marino y las amplias posibilidades que posee para resolver los problemas actuales nacionales, además decretar una política de Estado marítima debería resolver entre otras cosas, la falta de integralidad, los enfoques sectoriales aislados y la desarticulación normativa y de gobierno, ya que los intereses marítimos existentes en la Carta Magna demanda la necesaria coordinación y cooperación para avanzar en el desarrollo de la estrategia marítima mexicana por lo que debemos considerar que México –gobierno y sociedad- debe reevaluar la mirada y condicionamiento de una política fundamental de altiplano o continental.

En lo referente al Estado de derecho en las zonas marinas mexicanas se revalido que es la CONVEMAR quien establece el régimen de libertades, tales como la libertad de navegación, el paso inocente y el aprovechamiento de los recursos de las zonas sujetas a un régimen internacional. En la narrativa del capítulo se identificó que, si el transporte marítimo por diversos motivos tuviese retrasos o se obstruyera, ocasionaría un caos en el comercio marítimo mundial. Conjuntamente, se detalló que la sinergia entre la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México

sin duda fortaleció la aplicación del cumplimiento del orden jurídico en las Zonas Marinas Mexicanas.

Finalmente, en lo concerniente al comercio marítimo en el desarrollo nacional, en el derecho mercantil marítimo se detectaron áreas de oportunidad entre otras que es ineludible para México concretar una política pública transexenal con planes de desarrollo para implementar el transporte marítimo de corta distancia e incentivar el diseño de políticas fiscales para la inversión en infraestructura portuaria en la navegación de cabotaje nacional y regional como detonantes de la marina mercante nacional, así como recapitalizar los contratos de arrendamiento de embarcaciones que generan derrama económica para México, se establezcan las políticas públicas y fiscales para impulsar el sector portuario para el cabotaje nacional y estructuras multimodales, contemplando la región Sur con Centroamérica y el Caribe. Además, se identificó que el sector marítimo portuario mexicano tiene un rezagado en los procesos mundiales de la industria, para el desarrollo del sector requiere de una fuerte inversión de capital de actores privados e institucionales. Conjuntamente en el ámbito global los principales puertos del Pacífico mexicano pueden consolidarse como centros de distribución (hubs) regionales y los principales puertos del Golfo lo pueden hacer como hubs nacionales, debido a que pueden convertirse en elementos centrales del poder marítimo nacional en lo que se refiere a la agilización y activación de los flujos de comercio exterior, si se propone avanzar en la digitalización de los puertos.

Bibliografía

Trabajos citados:

- Benedict Anderson. (1993). *Comunidades imaginadas: reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*, (México, Fondo de Cultura Económica).
- Córdova Arnaldo. (1973). *La ideología de la Revolución mexicana: la formación del nuevo régimen*.
- Crespo José Antonio. (2008). *Hablan las actas: las debilidades de la autoridad electoral mexicana*, México: Random House-Moindadori).
- Crozier Michel Samuel P. Huntington y Joji Watanuki (1975). *The crisis of democracy*, Universidad de Nueva York.
- De la Torre Villar Ernesto (1987). *Planes en la nación mexicana*, México: Senado de la República.
- González Casanova Pablo. (1967). *La democracia en México*.
- Knight, Alan. (1985). “El Liberalismo mexicano desde la reforma hasta la Revolución, una interpretación” en *Historia Mexicana*.
- Lowell W. Barrington. (diciembre 1997, p. 713). “Nation” and “Nationalism”: *the misuse of key concepts in political science*, *Political Science and Politics*.
- Meyer Lorenzo. (1995). *Liberalismo autoritario. Las contradicciones del sistema político mexicano*, México, Océano.
- Meyer Lorenzo. (2016). *Distopía mexicana. Perspectivas para una nueva transición*, México, Debate.
- Morelos y Pavón José María. (14 de septiembre de 1813). “Los Sentimientos de la Nación”.
- Ojeda Mario. (El Colegio de México, 1976). *Alcances y límites de la política exterior de México*.
- Pani Erika. (El Colegio de México, 2001). *Para mexicanizar el segundo imperio: el imaginario político de los imperialistas*.
- Quintanar Héctor Alejandro. (2017). *Las raíces del Movimiento Regeneración Nacional. Antecedentes, consolidación partidaria y definición ideológica de Morena*.
- http://www.embamex.sre.gob.mx/bolivia/images/pdf/REFORMAS/pacto_por_mexico.pdf.

Trabajos citados:

- Diario Oficial de la Federación. (30 de diciembre de 2002). Ley Orgánica de la Armada de México, Ciudad de México: Diario Oficial de la Federación.
- Diario Oficial de la Federación. (2002, diciembre 30). Ley Orgánica de la Armada de México, Ciudad de México: Diario Oficial de la Federación.
- Dublán, Manuel y Lozano José María, Legislación mexicana o Colección completa de las Disposiciones Legislativas expedidas desde la Independencia de la República, Tomo I, México, Imprenta del Comercio, a Cargo de Dublán y Lozano, hijos, 1876.
- Memoria de Marina presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo, México, Imprenta del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, en Palacio, 1824.
- Álvarez, C. “Telecomunicaciones en el porfiriato”, en R. Ávila et. al. Porfirio Díaz y el derecho. Balance crítico, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Cámara de Diputados LXIII Legislatura, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2015.
- Ayala, A. La epopeya de México II. De Juárez al PRI, México, Fondo de Cultura Económica.
- Azanza M. Cándido Aguilar. Constituyente de 1917, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2017.
- Bonilla, J. Historia marítima de México, México, Litorales, 1962.
- Cárdenas, J. En defensa del petróleo, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009.
- Carranza y Castillo, Miguel C, ... y la Independencia se consolidó en el mar, México, Secretaría de Marina Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2014.
- Castillo, M. C. (4 de diciembre de 1985). Introducción al Estudio de la Historia de la Marina de Guerra, México.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Consultado: 23/08/19 www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_090819.pdf).
- Díaz, Lilia, “El liberalismo militante”, en Historia General de México, México, Colegio de México, 2008, pp. 583-617.
- Eliot Morrison, S., Steele Commanger, H., & Leutchtenburg, W. (1995). Breve Historia de los Estados Unidos. México, Fondo de Cultura Económica.
- García de Fuentes, A. (1987). La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones de poder y organización capitalista del espacio. Investigaciones Geográficas, 1(17).
- Guerrero, C. Las conferencias del Niágara Falls. Mediación de Argentina, Brasil y Chile en el conflicto entre Estados Unidos y México en 1914, Santiago, Andrés Bello, 1966.
- Iglesias, Román, Morineau, Marta, “La anexión de Texas a Estados

- Unidos y la Guerra con México, según el Diario del presidente Polk”, en *Liber ad Honorem Sergio García Ramírez*, t.1, México, UNAM, 1998.
- INEGI, Referencia geográfica y extensión territorial de México, https://www.inegi.org.mx/inegi/spc/doc/internet/1-geografiademexico/man_refgeog_extterr_vs_enero_30_2088.pdf
- Mayer, M. “Woodrow Wilson y la diplomacia norteamericana en México, 1913-1915” en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, vol. 12, 1989.
- Meyer, L. “México-Estados Unidos. Las etapas de una relación difícil”, en *Revista Mexicana de Política Exterior*, vol. 1, núm. 4, septiembre-octubre 1984, pp. 8-10.
- Obrador, A. M. (2004). *Un proyecto alternativo de nación*. México: Grijalbo.
- Obregón, A., *Ocho mil kilómetros en campaña*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993.
- ONU. Informe sobre el Transporte Marítimo 2017. https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2017_es.pdf.
- Ortiz Escamilla, Juan (Compilador), Veracruz 1810 1825. *Antología de documentos*, vol. 2, Veracruz. La guerra por la independencia de México 1821-1825, México, Talleres Artes Gráficas Panorama, 2008.
- Sánchez J. La impugnación de la legitimidad en México. De la disolución de la XXVI legislatura a la Soberana Convención Revolucionaria en Secuencia. *Revista de Historia y ciencias sociales*, núm. 99, septiembre-diciembre de 2017, pp. 93-128.
- SEDENA, Porfiriato e inicio de la Revolución mexicana, en *Momentos estelares del Ejército Mexicano*, fascículo IV, México, SEDENA, 2010, pp. 1-15.
- Secretaría de Marina, *La Heroica Escuela Naval Militar de México. Una historia de travesías*, México, 2018b.
- Secretaría de Marina, *Logros y Transformaciones de la Secretaría de Marina-Armada de México. 1821- 2018*, México, 2018a.
- Secretaría de Marina, *Síntesis de la Historia de la Armada de México (1821-1940)*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2016.
- Secretaría de Marina, *De la intervención diplomática a la invasión armada: México contra Estados Unidos durante 1914*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2014.
- Secretaría de Marina, *El nacimiento de la Armada de México. Los orígenes de una noble institución*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2011.
- Sherman, W.T., *Sherman Memories of General W.T. Sherman*, vol. I,

- New York, The Library of America, 1990, pp. 904-905.
- Speckman, E. "El porfiriato", en Nueva Historia Mínima de México Ilustrada, México, El Colegio de México, 2008.
- UNCTAD. (JULIO de 2018). Recuperado de https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2017_es.pdf.
- UNIHCCUN. (2018). Síntesis de la Historia de la Armada Mexicana (1821 a 1940). México: Secretaría de Marina.
- Ulloa, Berta. Veracruz, la capital de la nación (1914-1915), México, El Colegio de México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1986.
- Vázquez, Josefina, Los primeros tropiezos, en Historia General de México, México, Colegio de México, 2008, pp. 525-577.
- Wobeser, G. v. (27 de marzo de 2019). SciELO Analytics. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx>

Trabajos citados:

- Alonzo, D. U. (3 de Junio de 2016). sipse.com. Recuperado el miércoles 17 de Abril de 2019, de <https://sipse.com/opinion/una-nueva-marcha-al-mar-columna-daniel-uicab-alonzo-207777.html>
- Armada de México. (2008). Doctrina de la Armada de México 1.0. México: CESNAV.
- Bolio, J. F. (2016). Las primeras constituciones modernas. En J. F. Bolio, Constitucionalismo en el siglo XXI, a cien años de la aprobación de la Constitución de 1917 (p. 205). México: Instituto Nacional de las Revoluciones de México .
- Cervantes, E. (1979). México: opciones de proyecto nacional, un exámen exploratorio. Comercio Exterior, 729-732.
- CIMARES. (30 de Noviembre de 2018). Política Nacional de Mares y Costas de México. Diario Oficial de la Federación, pp. 1-25.
- CPEUM. (1917). Queretaro.
- Flores, A. S. (2014). Constitución y proyecto nacional. Revista de la Facultad de Derecho de la UNAM, 183-187.
- Häberle, P. (2002). El Estado Constitucional. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas.
- Larousse. (1999). Diccionario Enciclopédico . Queretaro: Larousse México.
- Mahan, A. T. (2007). La influencia del Poder Marítimo en la Historia. Madrid: Ministerio de Defensa.
- Meyer, L. (1 de Diciembre de 2005). El proyecto nacional. Reforma, p. 11.
- Miklos, T. (2000). Criterios básicos de planeación. En L. C. Luis Ignacio Arbezu, Las decisiones políticas, de la planeación a la acción (pp. 9-11). México: Siglo XXI.
- Moloeznik, M. P. (2009). Hacia un marco teórico y analítico del poder naval. Análisis, 81-109.
- Navarro, C. A. (Octubre de 2018). Cámara de Senadores. Obtenido de Instituto Belisario Domínguez: http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/4193/Nota33_ReformasConstitucionales.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Nohlen, D. (2006). Diccionario de Ciencia Política. México: Porrúa.
- Norberto Bobbio, N. M. (1998). Diccionario de Política. México: Siglo XXI .
- Torruco, J. G. (2017). El capítulo económico de la constitución, el Estado y la economía mixta., (p. 1). México.
- Varsavsky, O. (1971). Proyectos Nacionales, planteo y estudios de viabilidad. Buenos Aires: Periferia.

Trabajos citados:

- Aramburú, E. (15 de Octubre-Diciembre de 2004). La Talasopolítica: fundamentos de una disciplina. CEID, pp. 5-6.
- Ávila, A. (19 de Marzo de 2019). Excelsior. Recuperado de <https://www.excelsior.com.mx/opinion/opinion-del-experto-nacional/el-poder-militar-en-mexico/1302541>
- Bouchard, M. (2012, No. 85). Thalassa, Études Méditerranéennes et L'Arc. Cahiers de la Méditerranée, 25-30.
- Clausewitz, K. (1998). De la guerra. Buenos Aires : Rescates Need.
- Coll-Hurtado, A. (2003). México: una visión geográfica. México: Instituto de Geografía, UNAM .
- Coursimault, L. (2017, Octubre 2-27). Mer de Chine: nouvel enjeu "thalassopolitique" ou énième conflit de puissance? Paris, Lyon, France: Diplômates Diplo'Or.
- Coutau-Bégarie, H. (1999). Traité de Stratégie. París: Económica.
- Dallanegra, L. (2013). Talasopolítica en América Latina: situación histórica, oportunidades y perspectivas. Curso sobre teoría y metodología de la geopolítica (pp. 1-32). México: UNAM.
- Delgado, M. (2001). El criterio amigo-enemigo en Carl Schmitt. El Concepto de lo político como una noción ubicua y desterritorializada. . Cuaderno de Materiales , 175-183.
- Derrida, J. (1998). Políticas de la amistad. Madrid : Editorial Trotta.
- Fernández, R. (2009). Talasopolítica: una disciplina para concretar una política de Estado sobre territorios marítimos. IX Congreso Nacional de Ciencia Política: Centros y periferias, equilibrios y asimetrías en las relaciones de poder. Santa Fe: Sociedad Argentina de Análisis Político, Universidad Nacional del Litoral y Universidad Católica de Santa Fe.
- Fomperosa, M. (12 de junio de 2018). Milenio . Recuperado de <https://www.milenio.com/elecciones-mexico-2018/asi-esta-mexico-en-cuanto-a-ciencia-y-tecnologia>
- Forbes. (16 de octubre de 2018). www.forbes.com.mx. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/mexico-la-segunda-economia-mas-competitiva-de-latam-se/>
- IEHMP-CEEM. (marzo de 2016). Fundamentos de Doctrina Marítima. Lima , Perú: Talleres Gráficos de la Dirección de Hidrografía y Navegación.
- INEGI. (2017). Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/>
- Morgenthau, H. (1986). Política entre las Naciones. Buenos Aires: GEL.
- Padilla y Sotelo, L. (2010). Los puertos de México geoestratégicos y espacios clave. Transporte y Territorio, 120-135.
- Pintado, J. (1 de enero de 2019). www.udima.es Recuperado de <https://www.udima.es/es/economia-comercio-internacional-108.html>

- Poniatowska, E. (1 de diciembre de 2018). New York Times. Recuperado de <https://www.nytimes.com/es/2018/12/01/toma-protesta-obrador/>
- Royer, P. (2012). Géopolitique des Mers et Océans. París: PUF.
- Sánchez, P. M. (2014). Miradas liberales. Madrid: Biblioteca Nueva .
- Schmitt, C. (1999). El Concepto de lo político. Madrid: Alianza .
- Schmitt, C. (2017). Terre et Mer. En C. Schmitt, Terre et Mer (pp. 193-229). París: Pierre Guillaume de Roux.
- Semarnat. (16 de octubre de 2018). www.gob.mx . Recuperado de <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/oceanos-y-mares-de-mexico>
- Torio Hernández, M. (2019). Equilibrio de poder: una mirada desde la teoría crítica. Foreign Affairs Latinoamérica, 15-18.
- Valderrama A., J. (2006). Miradas Liberales. En P. Sánchez G., Miradas Liberales (pp. 99-127). Madrid: Jerónimo Molina.
- Vigarié, A. (1995). La Mer et la Géostratégie des Nation. París: Économica.

Trabajos citados:

- Abilleira, Darío (2014). Mahan: Pensamiento y obra. Página WEB Aprendiendo y difundiendo estrategia en Uruguay. <https://estrategiauruguay.wordpress.com/2014/06/21/alfred-mahan-el-dominio-de-los-mares-no-solo-permitiria-evitar-ataques-en-el-propio-territorio-sino-tomar-las-ofensiva-para-atacar-al-enemigo/>
- Braudel, Fernand (1992). El Mediterráneo. El espacio y la historia. Fondo de Cultura Económica, Colección Popular 431. Primera reimpresión, México, DF.
- Chías, José Luis. (1990). Articulación de las costas mexicanas. Revista Mexicana de Sociología N°3/1990, 69-85.
- De la Fuente, Baruc y Jesús Ernesto Encinas (2018). Revalidación del conocimiento marítimo de embarque. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México, ININVESTAM.
- Fossey, John. (1997). Relay Gold. Revista Containerisation International, Vol. 30, N°6, junio de 1997, 10-14.
- González Laxe, Fernando (2008). Transporte marítimo y reformas portuarias. Los modelos europeos y latinoamericanos. Boletín económico de ICE, Información Comercial Española, N° 2931, 47-64.
- Hoffmann, Jan (1999). Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo. CEPAL. Naciones Unidas, Santiago.
- Hoffmann, Jan (2000). El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano. Revista de la CEPAL N° 71, agosto del 2000, 121-143. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/12214/1/071121143_es.pdf
- IMT (2018). Sistema de indicadores portuarios 2016. Instituto Mexicano del Transporte-SCT, Querétaro.
- INEGI (2019) Balanza Comercial. Instituto Nacional de Geografía, Estadística e Informática, Aguascalientes. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/temas/balanza/>
- Ley de Puertos (1993). Ley de Puertos. Diario Oficial de la Federación, 19 de junio de 1993, gobierno federal, http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lpue/LPue_orig_19jul93_ima.pdf
- Martner, Carlos (1999). El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. Revista EURE, Vol. XXV, N° 75, septiembre de 1999, 103-120.
- Martner, Carlos. (2008) Transporte multimodal y globalización en México. Editorial Trillas, México D.F.
- Martner, Carlos (2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de Hubs en México. Convergencia, 17(52), 319-360.

- Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352010000100013&lng=es&nrm=iso
- Martner Carlos, Morales Carmen, Moreno Aurora, Pérez Arturo, Martínez Jorge y De la Torre Elizabeth (2011) Competencia y eficiencia de las cadenas de carga en México: Flujos de Contenedores y Gráneles Agrícolas. Edición Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro.
- Notteboom, Theo (2008). The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains: European challenges. Discussion Paper No. 2008-10. OECD-International Transport Forum. 44. <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DP200810.pdf>
- O’Kelly, Michael (1998) A geographer’s analysis of hub-and-spoke networks. *Journal of Transport Geography*, Vol 6, Num 3, 171-186.
- Rodriguez, Jean Paul (2017). *The Geography of Transport Systems*, Ed. Routledge, Fourth Edition, New York.
- Rodríguez, Octavio (2001) Prebisch: Actualidad de sus ideas básicas. *Revista de la CEPAL*, N°75 diciembre 2001,41-52.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/10772/075041052_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- SCT (2018). Principales estadísticas el sector comunicaciones y transportes. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ciudad de México. Recuperado de: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Principales-Estadisticas/PE-SCT-2018.pdf>
- Trujillo, Lourdes y Gustavo Nombela (2003). Puertos. En *Privatización y regulación de la infraestructura de transporte: Una guía para reguladores*, compilado por Antonio Estuche y Ginés de Rus. Editorial Alfaomega, Bogotá.
- UNCTAD (1992). *La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación*. Comisión del Transporte Marítimo. Naciones Unidas. Ginebra.
- Wallerstein, Immanuel (1996). *Después del Liberalismo*. Editorial Siglo XXI, México, DF.

Trabajos citados:

- Agencia EQR. (04 de Febrero de 2018). Erosión prevalece en gran parte de la costa de Playa del Carmen. Obtenido de La Jornada MAYA: <https://www.lajornadamaya.mx/2018-02-04/Erosion-prevalece-en-gran-parte-de-la-costa-de-Playa-del-Carmen>
- Aguilar, V., Kolb, M., Hernández, T., Urquiza, T., & Koleff, P. (Julio-Agosto de 2008). Prioridades de conservación de la biodiversidad marina de México. (CONABIO, Ed.) Biodiversitas, 1-15.
- Albarrán, E. (20 de Noviembre de 2016). Ingresos petroleros. Obtenido de El Economista: <https://www.economista.com.mx/economia/Petroleo-aporta-18-a-los-ingresos-totales-20161120-0049.html>
- Caracas Uribe, A. (2019). El desarrollo de la maricultura como factor de fortalecimiento a la seguridad alimentaria. México: Centro de Estudios Superiores Navales. Tesis no publicada.
- CESNAV. (2003). Poder Marítimo Mexicano. México: Centro de Estudios Superiores Navales.
- CFE. (2009). Restauración, recuperación, sostenimiento y mantenimiento de la zona federal marítimo terrestre de Cancún, Playa del Carmen y Cozumel. México: Comisión Federal de Electricidad.
- CIBNOR. (2008). Diagnóstico y Planificación Regional de la Pesca y Acuicultura en México (Resumen ejecutivo). La Paz, B.C.S.: Centro de Investigaciones Biológicas del Noreste S. C.
- Codina Díaz, R. (2003). Visión de la Armada de Chile sobre los intereses marítimos y su contribución al desarrollo nacional. Buenos Aires, Argentina: Seminario Institucional.
- CONA. (1998). Plan Oceanográfico Nacional. Valparaíso, Chile.: Secretaría ejecutiva del Comité Oceanográfico Nacional.
- El Sol de México. (28 de Mayo de 2019). Sargazo en Caribe mexicano crece y pone en riesgo al turismo: Moody's. Obtenido de <https://www.elsoldemexico.com.mx/finanzas/sargazo-en-caribe-mexicano-crece-y-pone-en-riesgo-al-turismo-moody-s-3686505.html>
- FAO. (2016). El estado mundial de la pesca y la acuicultura 21016. Contribución a la seguridad alimentaria y la nutrición para todos. Roma: Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.
- Gestión. (01 de Julio de 2019). Perú en el puesto 41 como la economía más libre del mundo. Obtenido de <https://archivo.gestion.pe/noticia/697490/peru-puesto-41-como-economia-mas-libre-mundo?ref=gesr>
- GOOS. (29 de junio de 2019). ¿Por qué un GOOS? Obtenido de The Global Observing Ocean System: http://www.goosoocean.org/index.php?option=com_content&view=article&id=118&Itemid=109

- IEHMP. (2016). Fundamentos de Doctrina Marítima. Lima, Perú: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- Irving Hernández, M. (12 de Noviembre de 2018). POLA El Reformador, proyecto más ambicioso de SEMAR. Obtenido de MegaNoticias: <https://www.meganoticias.mx/index.php/tepic/noticia/pola-el-reformador-proyecto-mas-ambicioso-de-semar/40788>
- Mendez Morales, J. (1991). Problemas económicos de México. México: McGraw-Hill.
- Nuñez Rivas, L. R. (2012). El Aprovechamiento de la Energías Renovables Marinas, como opción tecnológica del futuro. España: Fundación INNOVAMAR, Universidad Politécnica de Madrid.
- Pazos, I. (2003). Problemas económicos de México y sus soluciones. México: Diana, 1a Edición.
- PEP. (22 de Febrero de 2012). Aguas profundas en México: La oportunidad y el reto. México: Pemex Exploración y Producción.
- Reyes, P. (17 de Mayo de 2019). Pemex, en “quiebra técnica”: economista. Obtenido de Milenio: <https://www.milenio.com/negocios/pemex-en-quiebra-tecnica-economista>
- SE. (2016). Estudio de mercado para la integración productiva de cadenas de valor en las zonas económicas especiales como factor de atracción de inversiones para el sector de la industria de embarcaciones y auxiliares mexicana y diseño del Clúster Naval Mexicano. México: Secretaría de Economía. CONCAMIN. (Volumen 3).
- SEC. (2016). Informe Económico y Comercial. México: Secretaría de Estado de Comercio. Oficina Económica y Comercial de España en México.
- SECTUR. (2017). 5to Informe de Labores 2016 - 2017. México: Secretaría de Turismo.
- SEGOB. (2018). Acuerdo mediante el que se expide la Política Nacional de Mares y Costas en México. Cd. de México: Secretaría de Gobernación. Diario Oficial de la federación.
- SEMAR. (2004). Manual General de Organización de la Secretaría de Marina. México: Secretaría de Marina.
- SEMAR. (2017). Memoria y Prospectiva de la Secretaría de Marina - Armada de México a cien años de la vigencia de la Constitución de 1917. México.: Secretaría de Marina - Armada der México e Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.
- SEMAR. (2017). Autoridad Marítima Nacional, una perspectiva global. México: Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.
- SEMAR. (25 de junio de 2019). Comisión Nacional Coordinadora de Investigación Oceanográfica. Obtenido de DIGAHOM. SEMAR:

- <https://digaohm.semar.gob.mx/CONACIO.html>
- SEMAR. (S.F). Doctrina de la Armada de México. México: Secretaría de Marina.
- SEMAR, INEHRM. (2012). Historia General de la Secretaría de Marina - Armada de México. Un desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución. México, D.F.: Secretaría de Marina - Armada der México.
- SEMARNAT. (2006). Política Ambiental Nacional para el Desarrollo Sustentable de Océanos y Costas: Estrategias para su Conservación y Uso Sustentable . México, D.F.: Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- SEMARNAT. (24 de Julio de 2018). Diferencia entre sustentable y sostenible. Obtenido de Secretaría del Medio Ambiente y recursos Naturales: <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/diferencia-entre-sustentable-y-sostenible>
- Solís, A. (25 de Febrero de 2019). Producción petrolera de Pemex cae a su peor nivel en 40 años. Obtenido de Forbes: <https://www.forbes.com.mx/produccion-petrolera-de-pemex-cae-a-su-peor-nivel-en-40-anos/>
- Thiago Cintra, J. (1991). Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo. México.
- Torres, A. (20 de Julio de 2017). Pemex perforará nuevo campo en aguas ultraprofundas. Obtenido de El Financiero: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/pemex-perforara-nuevo-campo-en-aguas-ultraprofundas>
- Zepeda Ortega, I. E., Ángeles Castro, G., & Carrillo Murillo, D. G. (2017). Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en México. Economía, Sociedad y Territorio. vol. XVII, núm. 54, 337-366.

Trabajos citados:

- Agamben, G. (2006). *Homo Sacer. El poder soberano y la nuda vida I*. Valencia: Pre-textos.
- Beaufre, A. (1974). *Strategy for tomorrow*. New York: Crane Russak.
- Booth, K. (1980). *Las Armadas y la política exterior*. Buenos Aires: Centro Naval.
- Cable, J. (1977). *Diplomacia de cañoneras*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Cole, D. B. (2016). *China's quest for great power. Ships, Oil, and Foreign Policy*. Annapolis: Naval Institute Press.
- CONAPO. (2018). *Población de 22 zonas metropolitanas uicadas en la línea costera y municipios de influencia costera*. Recuperado de Secretaría de Gobernación. Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5545511&fecha=30/11/2018
- Corbett, J. S. (1936). *Algunos principios de estrategia marítima*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.
- Crowe, W. J. (junio de 1965). *The policy roots of the modern royal navy 1946 - 1963*. Tesis doctoral. Princeton: U. S. Naval Reserve Officers Training Corps Unit. Princeton University.
- Cuervo, V. N., & Moloeznik, M. P. (2017). *Hacia una medición del poder naval en América Latina*. *Anuario Latinoamericano Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales*, 5, 291-315. doi:10.17951/al.2017.5.291
- Curzio, L. (1998). *La seguridad nacional en México: Balance y Perspectivas*. *Revista de Administración Pública*(98), 09-29. Recuperado de <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/rev-administracion-publica/issue/view/1171>
- De Sault, O. (1990). *Qu'est-ce qu'une marine? Comparée*. Recuperado de Institut de Stratégie Comparée: http://www.institut-strategie.fr/strat_048_de_Sault.html
- Dornbush, R., Fisher, S., & Startz, R. (2015). *Macroeconomía* (12a ed.). México: McGraw-Hill.
- Duval, M. (1985). *Les nouveaux aspects de la stratégie maritime*. En *Ifremer, Objectif mer* (pp. 90, 172-175). Paris: Ifremer.
- George, J. L. (1980). *Los problemas del poder marítimo en tanto nos acercamos al siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Goldrick, J. (2015). *The Future of Sea Power*. . En A. (. *Forbes, The Future of Sea Power*. *Proceedings of the RAN Sea Power Conference 2015* (pp. 133-140). Sidney: Sea Power Centre - Australia. Recuperado de [navy.gov.au](http://www.navy.gov.au): http://www.navy.gov.au/spc/sites/default/files/publication-documents/SPC2015_Proceedings.pdf
- Haddick, R. (2014). *Fire on water: China, America, and the future of the*

- Pacific. Annapolis: Naval Institute Press.
- House of representatives Committees. (2004). Australia's maritime strategy. Sidney: Parliament of Australia. Recuperado de www.aph.gov.au/Parliamentary_Business/Committees/House_of_Representatives_Committees?url=jfadt/maritime/report/chapter2.pdf
- Hudisteanu, A.-C. (2018). Development trends for a 21st century effective small navy. Recuperado de Proquest: <https://search.proquest.com/docview/2172570102/fulltextPDF/25A36F2D8D174E32PQ/18?accountid=173708>
- IISS. (2018). The military balance, 2018. Londres: The International Institute for Strategic Studies (IISS).
- INEGI. (10 de diciembre de 2018). Producto interno bruto por entidad federativa 2017. Recuperado de Instituto Nacional de Estadística y Geografía: <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/OtrTemEcon/PIBEntFed2017.pdf>
- INEGI. México en cifras. Recuperado el 13 de mayo de 2019, de Instituto Nacional de Estadística de Geografía: <https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/?ag=30#>
- ISA. (2010). A geological model of polymetallic nodule deposits in the Clarío Clipperton fracture zone. Recuperado de International Seabed Authority: <https://ran-s3.s3.amazonaws.com/isa.org/jm/s3fs-public/files/documents/tstudy6.pdf>
- Knorr, K. (1963). El potencial bélico en la era nuclear. En W. W. Kaufmann, Política militar y seguridad del Estado (pp. 131-151). Buenos Aires: Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales.
- Levinas, E. (2002). Totalidad e infinito. Ensayo sobre la exterioridad. Sexta edición. (M. Gracia-Baró, Trad.) Salamanca: Ediciones Sígueme.
- Mahan, A. T. (1901). Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783 [...] (J. Cervera y Jácome, & G. Sobrini y Argullos, Trads.) El Ferrol: El correo gallego.
- Méxicoport. (3 de septiembre de 2018). México utiliza transporte marítimo en 80% de las mercancías. Recuperado de Mexicoport: <http://mexicoport.com/mexico-utiliza-transporte-maritimo-en-80-de-las-mercancias/>
- Mier, R. (2013). Tráficos y democracia. En B. Mayer Foulkes, & F. R. Pérez, Tráficos (pp. 67-105). México: 17, Instituto de estudios críticos.
- Morris, M. (1987). Expansion of third world navies. New York: St-Martin Press.
- Mulqueen, M., Sanders, D., & Speller, I. (2016). Small Navies: Strategy and Policy for Small Navies in War and Peace. New York: Ashgate Publishing, Ltd.

- Nistor, F., & Scipanov, L. V. (2014). Aspects of maritime power projection on land. *International Scientific Conference Strategies XXI* (Vol. 2, p. 1). Carol I National Defence university. Recuperado de Proquest: <https://search.proquest.com/docview/1747549302/fulltextPDF/4A9EB2B397F5451DPQ/2?accountid=173708>
- Olivares Cruz, M., Cabrera Ramírez, M. A., Rosales Hoz, L., & Carranza Castillo, E. (2014). Nódulos polimetálicos. En A. Low Pfeng, E. M. Peters Recagno, & (editores), *La frontera final: el océano profundo* (pp. 31-46). México: INECC-SEMARNAT.
- Paúl, L. A. (1984). Presencia naval e intereses marítimos. *Revista de marina (Chile)*, 1-11. Recuperado de revista marina .
- Pertusio, R. L. (1998). *Una marina de guerra ¿Para hacer qué?* 3ra. ed. Buenos Aires: Centro Naval. instituto de Publicaciones Navales.
- Ponce, U. A. (21 de junio de 2019). Sobre la talasopolítica. (A. R. Moreno, Entrevistador).
- RAE. (2019). poder. Recuperado de Real Academia Española (RAE): <https://dle.rae.es/?id=TU1KCfY|TU2nLT0>
- Robertson, A. (2001). *Centre of the ocean world: Australia and maritime strategy2001*. Henley Beach, S. Aust.: Centre of the ocean world.
- Ross, T. W. (2016). Enhancing security cooperation effectiveness. A model for capability package planning. *JFQ. Joint Force Quarterly*, 80, 25-34.
- Secretary of State for Defense. (1997). *British defence doctrine*. Londres.
- Secretaría de Marina. (1 de agosto de 2018). *Construcciones navales*. Recuperado de Secretaría de Marina: <https://www.gob.mx/semar/articulos/construcciones-navales?idiom=es>
- Secretaría de Marina-INIDETAM. (2019). *Proyectos*. Recuperado de Secretaría de Marina-INIDETAM: <http://www.semar.gob.mx/INIDETAM/proyectos.html>
- SEMARNAT. (16 de octubre de 2018). *Océanos y mares de México*. Recuperado de Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT): <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/oceanos-y-mares-de-mexico?idiom=es>
- SRE. (15 de febrero de 2018). *México reafirma su compromiso con las operacines de paz de la Organización de las Naciones Unidas*. Recuperado de Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE): <https://www.gob.mx/sre/prensa/mexico-reafirma-su-compromiso-con-las-operaciones-de-paz-de-la-organizacion-de-las-naciones-unidas>
- Tewes, A., Rayner, L., & Kavanaugh, K. (octubre de 2002). *A foundation paper on Australia's maritime strategy*. Recuperado de Parliament of Australia: https://www.aph.gov.au/~/_media/wopapub/house/committee/jfadt/Maritime/foundation_pdf.ashx
- Thiago, C. J. (1991). *Seguridad Nacional, poder nacional y desarrollo*. México: Centro de Investigación y Seguridad Nacional, Secretaría de Gobernación.

- Till, G. (1988). *Estrategia marítima y la era nuclear*. (2da. ed.). Buenos Aires: Centro Naval. Instituto de publicaciones navales.
- Till, G. (2004). Can Small Navies Stay Afloat? *Jane's Navy International*, 14-18.
- Vego, M. N. (2017). On naval power. *Strategos*, 43-67.
- Vizarretea, R. E. (2013). *Poder y seguridad nacional*. México: Centro de Estudios Superiores Navales; 17, Instituto de Estudios Críticos; fundacion democracia y desarrollo.
- Work, R. O. (diciembre de 2005). "To take and keep the lead:" a naval fleet platform architecture for enduring maritime supremacy. Recuperado de Center for Strategic and Budgetary Assessment (CSBA) : <https://csbaonline.org/uploads/documents/2005.12.01-Naval-Fleet-Platform-Architecture.pdf>

Trabajos citados:

- Benítez Manaut, Raúl, “El área de influencia de México desde una visión geopolítica”, Secretaría de Marina-CESNAV, México, 2014, pp. 37-60.
- CESNAV-UNAM, Fundamentos de Geopolítica, visión y análisis, México, 2012, 139 p.
- CESNAV, Nueva Inteligencia y Ciberseguridad en Revista del Centro de Estudios Superiores Navales. enero - marzo de 2016. Volumen 37. Número 1. ISSN: 1870-548082.
- CESNAV, “La importancia de la información y la inteligencia en los modelos geopolíticos contemporáneos” Vizarratea Rosales Emilio, en el libro Inteligencia Estratégica; retos y oportunidades para México, Secretaría de Marina-CESNAV, 2014, pp. 215-240.
- CESNAV-Secretaría de Marina, La globalización de la seguridad nacional, México, 2002, p. 301.
- Clausewitz, Carl Von, De la Guerra, (est. Prel. Bernard Brodie, Trad. Celer Pawlowsky), Tecnos, España, 2010, 531 p.
- CIMARES, Política Nacional de Mares y Costas de México, 2017, 2018.
- CONAPO, Informes del 2011 al 2018.
- DOF. (30 de noviembre de 2018). Diario Oficial de la Federación, SEGOB. Recuperado de Acuerdo mediante el cual se expide la Política Nacional de Mares y Costas de México.: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5545511&fecha=30/11/2018
- Dorpalen, Andreas, Geopolítica en acción, el mundo del Gral. Haushofer, Pleamar, Argentina, 1982, 246 p.
- González Aguayo, Leopoldo Augusto, coord., Los principales autores de las escuelas de la geopolítica en el mundo, UNAM-FCPyS-Gernika, 2011, 410 p.
- INEGI, Encuesta Intercensal 2015.
- Little Brown and Co, Retrospect and Prospect. Studies in International Relations Naval and Political. Boston, 1902.
- Mahan, Alfred T., Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783, El Ferrol, El Correo Gallego, España, 1890, 1901.
- Morgenthau, Hans J., Política entre las naciones; la lucha por el poder y la paz, GEL, Argentina, 718 p.
- Núñez Pedro (Coord.) “La seguridad humana en México; democracia y políticas públicas para el desarrollo” en La seguridad humana como pilar del desarrollo social en México, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Comisión de Desarrollo Social, México, 2015, LXII Legislatura, Cámara de Diputados, pp. 91-109.
- Paret, Peter, Creadores de la Estrategia Moderna; desde Maquiavelo a la Era Nuclear, Ministerio de Defensa-España, Madrid, 1992, 969 p.
- Peón Álvarez, Lorenzo del Alnte., Geopolítica, Geoestrategia y tópicos (Reflexiones), 3ª. Ed., Herrero, México, 1990, 367 p.

- Ponce Urquiza, Arturo, Alfred Thayer Mahan y el origen de la geoideología de Estados Unidos, Edit. Cenzontle, México, 2016, 294 p.
- Santos Caamal, Mario Alnte., El modelo general de Administración Estratégica de la Seguridad Nacional Multidimensional, México, CESNAV, 2013, 344 p.
- Sea power in its Relations to the War of 1812, Sampson Low, Marston & Co., London, 1905.
- SEDENA- Secretaría de Marina, “La Nueva Inteligencia y la Ciberseguridad”, Conferencia en la Escuela Superior de Guerra en el Intercambio Académico de la SEDENA-Colegio de Defensa Nacional y Secretaría de Marina-CESNAV, abril de 2015, 50 p.
- Secretaría de Marina, Seis Informes de Labores, 2012-2018. México.
- Secretaría de Marina-Armada de México-UNAM, derecho marítimo internacional, México, 2017, 604 p.
- Taleb, Nassim Nicholas, El cisne negro; el impacto de lo altamente improbable, Paidós, México, 2013, 591 p.
- Thiago Cintra, José, Seguridad nacional, poder nacional y desarrollo, abril de 1991, s.p.i.
- Vega García, Gerardo, C.R., Seguridad nacional, concepto, organización, método, SEDENA, México, 2000. 403 pp.
- Vargas Suárez, Rubén Alfonso, El desarrollo marítimo mexicano desde la perspectiva de la seguridad nacional, Tesis Doctoral, CESNAV, abril de 2018, 257 pp. + Anexos.
- Vergara, José Luis, La seguridad nacional de México, hacia una visión integradora, Siglo XXI, México, 2017, 449 p.
- Vizarrete Rosales, Emilio, Poder y Seguridad Nacional, CESNAV, 2013, 582 p.
- Vizarrete Rosales, Emilio, Sobre el Discurso Estratégico, Cámara de Diputados-LXIII Legislatura, México, 2016, 189 p.
- Vizarrete Rosales, E. (2016). Constitución y Estado de derecho. En CESNAV-ININVESTAM, Lecturas Estratégicas de la Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos 1917-2017 49 p. México: Secretaría de Marina.
- Zelman, Hugo, Los horizontes de la razón; Vol. I Dialéctica y apropiación del presente, Vol. II Historia y necesidad de utopía, Anthropos-El Colegio de México, 1992, 255 pp + 191 pp.

Trabajos citados:

Tratados internacionales.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada en Bahía de Montego, Jamaica el día 10 de diciembre de 1982, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 1 de junio de 1983.

Carta de las Naciones Unidas y Estatuto Provisional de la Corte Internacional de Justicia, adoptados en San Francisco, Estados Unidos de América el 26 de junio de 1945, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 17 de octubre de 1945.

Convención Sobre los Derechos y Deberes de los Estados, adoptada en Montevideo, Uruguay el 26 de diciembre de 1933, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1934.

Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratado, adoptada en Viena, Austria el día 23 de mayo de 1969, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 14 de febrero de 1975.

Resoluciones de la ONU.

Resolución 1514 (XV) de la Asamblea General de la ONU, adoptada el día 14 de diciembre de 1960.

Resolución 2340 (XXII) de la Asamblea General de la ONU, adoptada el día 18 de diciembre de 1967.

Resolución 2467 (XXIII) de la Asamblea General de la ONU, adoptada el día 21 de diciembre de 1968.

Resolución 2750 (XXV) de la Asamblea General de la ONU, adoptada el día 17 de diciembre de 1970.

Resoluciones de la Corte Internacional de Justicia.

Caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas, Reino Unido vs Noruega [1951].

Caso del Estrecho de Corfú, Reino Unido vs Albania [1949].

Caso de Derecho de Paso, Portugal vs India [1960].

Casos de la plataforma continental del Mar del Norte, República Federal Alemana vs Dinamarca y República Federal Alemana vs Países Bajos [1969].

Caso Nottebohm [1955].

Libros

Cervantes R. (2004), Derecho Marítimo, Editorial Porrúa, 2004.

Colegio de Profesores de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México (2005) El Código de Napoleón, Bicentenario Estudios Jurídicos, Ed. Cord. Serrano F, Editorial Porrúa.

Margadant. G (2007), Panorama de la Historia Universal del Derecho, Editorial Miguel Ángel Porrúa.

IMLI (2014) "The IMLI Manual on International Maritime Law Vol I Law of the Sea" Editores Attard D. Fitzmaurice M. y Martinez N., Oxford University Press.

Salgado J. (2012) Manual de Derecho Marítimo, Tomo I, Editorial Académica Española.

Tanaka Y. (2015) "The International Law of the Sea", Cambridge University Press.

Páginas de internet de organismos internacionales.

Página de Internet de la ISA www.isa.org.jm.

Página de Internet de la OMI www.imo.org.

Página de Internet de la ONU www.un.org.es.

Página de internet de la DOALOS www.un.or/depts/los.

Documentos de organismos internacionales.

CDI-ONU (2018) Draft conclusions on identification of customary international law, with commentaries.

ISA (2019) Comparative Study of the Existing National Legislation on Deep Seabed Mining.

ITLOS (2016) Digest of Jurisprudence 1996-2016, Case No. 17: Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area (Request for Advisory Opinion submitted to the Seabed Disputes Chamber).

Leyes nacionales mexicanas.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Ley de Puertos.

Ley General de Hidrocarburos.

Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentable.

Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas.

Documentos emanados del Poder Ejecutivo Federal.

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2024.

Política Nacional de Mares y Costas de México.

Trabajos citados:

- Carlier, M. (5 de octubre de 2004). La normativa marítima internacional relativa a la seguridad y al medio ambiente. Alicante, España.
- Cerda, R. E. (2017). La Autoridad Marítima Nacional en el contexto marítimo internacional. En UNAM-CESNAV, Derecho Marítimo Internacional. México.
- CESNAV. (2018). Guía para la elaboración de trabajos de investigación académica . México.
- CMI. (17 de diciembre de 2018). <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/A-brief-History-Frawlye.pdf>. Recuperado de <https://comitemaritime.org/about-us/history/>: comitemaritime.org
- LNCM. (19 de diciembre de 2016). Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México.
- CONVEMAR. (10 de diciembre de 1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Montego Bay, Jamaica.
- Código III. (2 de octubre de 2015). Acuerdo por el que se da a conocer el Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional. México.
- Alpizar, S. D. (2013). La echazón (tipo de avería gruesa). Revista judicial.
- ASBA. (18 de diciembre de 2018). What is ASBA? Recuperado de Association of Ship Brokers and Agents: <http://www.asba.org>
- BIMCO. (19 de diciembre de 2018). Contracts and Clauses. Recuperado de Welcome to BIMCO: <https://www.bimco.org>
- DOF. (24 de marzo de 2006). Diario Oficial de la Federación. Decreto promulgatorio del Protocolo de 1996 relativo al convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (PROT-LC'96). México.
- DOT. (2017). Comprehensive Maritime Transport Policy (CMTP) for South Africa. (D. Nutuli, Ed.) Pretoria, Republic of South Africa.
- FONASBA. (18 de diciembre de 2018). About us. Recuperado de The Federation of National Association of Shipbrokers and Agents: <https://www.fonasba.com>
- GCBS. (18 de diciembre de 2018). British shipping. Recuperado de About the British Chamber of Shipping: <http://www.politics.co.uk/opinion-formers/chamber-of-shipping/british-shipping2>
- García, J. L. (2012). Curso de Derecho Marítimo Internacional. Madrid: Marcial Pons.
- Grzelakowski, A. (2013). International Maritime Transport Sector Regulation Systems and their Impact on World Shipping and Global Trade. The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation (TransNav), 7(3).
- ICC. (20 de diciembre de 2018). About us. Recuperado de International

- Chamber of Commerce: <https://iccwbo.org>
- ILA. (18 de diciembre de 2018). <http://www.ila-hq.org/index.php/about-us/aboutus2>. Recuperado de <http://www.ila-hq.org>: [ila-hq.org](http://www.ila-hq.org)
- ICS. (20 de diciembre de 2018). About ICS. Recuperado de International Chamber of Shipping-Shaping the future of shipping: <http://www.ics-shipping.org>
- IALA. (20 de diciembre de 2018). About IALA. Recuperado de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities: <https://www.iala-aism.org>
- IACS. (20 de diciembre de 2018). About IACS. Recuperado de International Association of Classification Societies-Safer and Cleaner Shipping: <http://www.iacs.org.uk>
- IMB. (20 de diciembre de 2018). International Maritime Bureau. Recuperado de ICC Commercial Crime Services: <http://www.icccs.org/icc/imb>
- IMIF. (20 de diciembre de 2018). About. Recuperado de International Maritime Industries Forum: <http://imif.org>
- IMO. (2014). Audit schedule for the mandatory scheme. London, UK.
- IMO. (16 de noviembre de 2018). Status of IMO treaties. Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions. London, United Kingdom. Recuperado de Estado jurídico de los convenios: <http://www.imo.org/es/About/Conventions/StatusOfConventions/Paginas/Default.aspx>
- INTERCARGO. (18 de diciembre de 2018). Worldwide membership. Recuperado de International Association of Dry Cargo Shipowners: <https://www.intercargo.org>
- INTERTANKO. (18 de diciembre de 2018). About us. Recuperado de International Association of Independent Tanker Owners: <https://www.intertanko.com>
- Isla, M. A. (noviembre de 2013). El contrato de transporte y flete marítimo.
- ISMA. (20 de diciembre de 2018). Recuperado de International Ship Managers' Association: <https://www.intermanager.org/about/history/>
- ITF. (20 de diciembre de 2018). Acerca de la ITF. Recuperado de Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte-Solidaridad, acción, fortaleza: <http://www.itfglobal.org/es/global/>
- IUA. (18 de diciembre de 2018). About the IUA. Recuperado de International Insurance in the London Market: <https://www.iua.co.uk>
- JSE. (18 de diciembre de 2018). Maritime Contract Forms. Recuperado de The Japan Shipping Exchange, Inc.: http://www.jseinc.org/index_en.html

- MLC. (5 de junio de 2018). Enmiendas de 2018 al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Ginebra, Suiza.
- MCEP. (septiembre de 2009). Guía de orientación al usuario del transporte acuático. Volumen I. Lima, Perú.
- OCIMF. (20 de diciembre de 2018). Mission. Recuperado de Oil Companies International Marine Forum: <https://www.ocimf.org>
- OIT. (19 de diciembre de 2018). Acerca de la OIT. Recuperado de Organización Internacional del Trabajo: <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--es/index.htm>
- OMI. (2010). Auditoría a los Estados Unidos Mexicanos (Borrador de informe provisional). México, México.
- OMI. (2013). Marco y procedimientos para el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI. Londres, Inglaterra.
- OMI. (17 de diciembre de 2018). <http://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>. Recuperado de <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>: imo.org
- ONU. (17 de diciembre de 2018). <http://www.un.org/es/sections/about-un/overview/index.html>. Recuperado de <http://www.un.org/es/about-un/>: un.org
- RVA. (16 de diciembre de 2018). La Biblia (Versión Reina Valera).
- SCT. (2010). Acuerdo por el que se da a conocer el Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Código III).
- Santos, C. M., de Matos Pimenta, C. A., & Nobre, M. C. (15(3):508-11 de may-jun de 2007). The PICO strategy for the research question construction and evidence search. São Paulo, Revista Latino-Americana de Enfermagem (REV LAT-AM ENFERM).
- Togan, S. (2016). The Liberalization of Transportation Services in the EU and Turkey. Oxford, United Kingdom: Oxford University Press.
- UNCITRAL. (2 de julio de 2019). United Nations. Recuperado de United Nations Commission on International Trade Law: <https://uncitral.un.org/en>
- UNCTAD. (octubre de 2018). Maritime Transport Review. New York and Geneva, USA and Switzerland.
- UN. (13 de diciembre de 2018). United Nations Treaty Collection. Recuperado de Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General: https://treaties.un.org/Pages/ParticipationStatus.aspx?clang=_en
- UNICAPAM. (30 de diciembre de 2018). Convenios, acuerdos y memorándums . Recuperado de Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos: <https://www.gob.mx/semar/unicapam/acciones-y-programas/convenios-acuerdos-108031>

Trabajos citados:

- Abass, A. (2014). *International Law. Text, Cases and Materials*. Oxford.
- Acuerdo SAR. (8 de agosto de 1991). Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre Búsqueda y Rescate Marítimo. Recuperado de Secretaría de Relaciones Exteriores: <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/EUA-RESCATE%20MARITIMO.pdf>
- Acuerdo Secretarial 041. (8 de marzo de 2016). ACUERDO Secretarial 041 mediante el cual se crea el Batallón de Policía Naval, con sede en la Ciudad de México, dependiendo militar, operativa y administrativamente del Cuartel General del Alto Mando. Recuperado de Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5428926&fecha=08/03/2016
- Boisson, P. (1999). *Safety at Sea: Policies, Regulations & International Law*. Paris, Francia. Bureau Veritas.
- CICR. (24 de febrero de 1999). Comité Internacional de la Cruz Roja. Recuperado de Jurisdicción universal sobre crímenes de guerra: <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/5tdmr2.htm>
- CJM. (21 de junio de 2018). Código de Justicia Militar. Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/4_210618.pdf
- CONVEMAR. (10 de diciembre de 1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Recuperado de Secretaría de Relaciones Exteriores: <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/DERECHO%20DEL%20MAR.pdf>
- Convención de drogas (19 de diciembre de 1988). Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988. Recuperado de Secretaría de Relaciones Exteriores: <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/ONU-SUSTANCIAS%20SICOTROPICAS.pdf>
- CPEUM. (27 de enero de 2016). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado el 2019, de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/htm/1.htm>
- CPF. (12 de abril de 2019). Código Penal Federal. Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/9_120419.pdf
- Díaz, L. (1 de marzo de 2018). Dissertation: The Effectiveness of Current International Ship Boarding Provisions to combat Crime at Sea. Recuperado de 105 periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI.: <https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=105>
- García Cárdenas, L. (2015). Antecedentes y desarrollo de la

- administración pública en México. *Revista de Administración Pública*.
- García González, R. (2012). *Historia general de la Infantería de Marina Mexicana* (1a ed., Vol. Cap. 5 La Creación de la Secretaría de Marina y la Institucionalización del cuerpo de Infantería Naval). Ciudad de México, México.
- IMO Treaties. (11 de julio de 2019). Organización Marítima Internacional. Recuperado de <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf>
- INCSR. (marzo de 2019). International narcotics control strategy report. Recuperado de Bureau for International Narcotics and Law Enforcement Affairs, USA.: <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/04/INCSR-Vol-INCSR-Vol.-I-1.pdf>
- Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Nueva York, Estados Unidos de América: Oxford.
- Kraska, J. (2013). *International Maritime Law Security*. Martinus Nijhoff Publishers.
- Ley de Delitos Hidrocarburos. (1 de junio de 2018). Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos cometidos en materia de Hidrocarburos . Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPSDMH_010618.pdf
- Ley de Migración. (3 de julio de 2019). Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lmigra.htm>
- Ley de Pesca. (24 de abril de 2018). Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables . Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGPAS_240418.pdf
- Ley de Puertos. (19 de diciembre de 2016). Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_191216.pdf
- Ley de Trata de Personas. (19 de enero de 2018). Ley General para Prevenir, Sancionar y Erradicar los Delitos en materia de Trata de Personas y para la Protección y Asistencia a las Víctimas de estos Delitos. Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGPSEDMTP_190118.pdf
- LNCM. (19 de diciembre de 2016). Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_191216.pdf
- LOAPF. (14 de mayo de 2019). Ley Orgánica de la Administración

- Pública Federal. Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153_140519.pdf
- LSDE. (30 de diciembre de 1939). Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Recuperado de Diario Oficial de la Federación: <https://www.dof.gob.mx/>
- Lubis, T. (2017). Clase magistral de Maritime Security impartida dentro del programa de Master of Laws in International Maritime Law (LL.M.) en el International Maritime Law Institute. Msida, Malta.
- Mallia, P. (2010). Migrant Smuggling by Sea: Combating a current threat to maritime security through the creation of a cooperative framework. Martinus Nijhoff Publishers.
- McNicholas, M. (2008). Seguridad Marítima una Introducción. . Butterworth-Heinemann.
- Mejía, M. (2003). Maritime Gerrymandering: *Dilemmas* in defining Piracy, Terrorism and other Acts of Maritime Violence. Journal of International Commercial Law., 2.
- Mejía, M. (2005). Trend topics in maritime security. World Maritime University Publications, 163.
- MILENIO. (27 de febrero de 2019). Recuperado de Prospectos para la Guardia Nacional, desde hace 8 años en Veracruz.: <https://www.milenio.com/policia/prospectos-para-la-guardia-desde-hace-8-anos-en-veracruz>
- Nueva LOAPF. (29 de diciembre de 1976). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/loapf/LOAPF_orig_29dic76_ima.pdf
- Protocolo de Palermo sobre tráfico de migrantes. (15 de noviembre de 2000). Protocolo de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional. Recuperado de Organización de Estados Americanos: http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/sp_proto_cont_tr%C3%A1fi_1%C3%ADci_migra_tierra_mar_aire_comple_conve_nu_cont_delin_orga_transn.pdf
- Protocolo de Palermo sobre trata de personas. (15 de noviembre de 2000). Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente Mujeres y Niños, que Complementa la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional. Recuperado de Secretaría de Relaciones Exteriores: https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/muestratratado_nva.sre?id_tratado=588&depositario=
- Reglamento de la Ley de Migración. (23 de mayo de 2014). Recuperado

- de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LMigra.pdf
- Reglamento de la Ley de Pesca. (28 de enero de 2004). Recuperado de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LPesca.pdf
- RES A.1025(26). (2 de diciembre de 2009). Organización Marítima Internacional. Recuperado de <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/A%2026Res1025.pdf>
- RGDN. (10 de septiembre de 2003). Reglamento General de Deberes Navales. Recuperado de Secretaría de Marina: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/389/reglamento_deberes.pdf
- Sainz Zamorano, J. M. (2017). Diagnósticos, retos y oportunidades para la Autoridad Marítima Nacional. En I. d. México., Autoridad Marítima Nacional. Una perspectiva global. (pp. 17-22). México.
- Secretaría de Marina (septiembre de 2012). Historia gráfica de la Secretaría de Marina-Armada de México. Recuperado de Secretaría de Marina: <http://www.semar.gob.mx/unhicun/Historia%20Grafica%20de%20la%20Secretaria%20de%20Marina-Armada%20de%20Mexico.pdf>
- SUA. (29 de julio de 2019). Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima. Recuperado de Organización Marítima Internacional: <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/SUA-Treaties.aspx>
- UNCTAD. (2018). Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Recuperado de Informe sobre el Transporte Marítimo 2018: https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2018_es.pdf
- UNODC. (2019). World Drug Report 2019. Recuperado de United Nations Office on Drugs and Crime: <https://wdr.unodc.org/wdr2019/>
- Zulyk, M. (2016). Piracy, Hijacking and Armed Robbery Against Ships. En D. Attard, The IMLI Manual on International Maritime Law (p. 387). New Yor, United States of America: Oxford University Press.

Trabajos citados:

- CESNAV. (2018). Guía para la elaboración de trabajos de investigación académica. México.
- CPEUM. (15 de septiembre de 2017). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México.
- Coasting Trade Act, S.C. 1992, c.31. Cabotage Law of Canada.
- IMO. (2019). International Maritime Organization. Recuperado el 19 de mayo de 2019, IMO: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>
- Ircha, M. Norths America's evolving international freight transport: challenges and responses. International Freight Transport: Cases, Structures and Prospects, Beresford, Pettit. pp. 204-224.
- LFM. (8 de enero de 1986). Ley Federal del Mar. México.
- LNCM. (Última reforma DOF 19 de diciembre de 2016). Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México.
- LDP. (Última reforma DOF, 19 de diciembre 2016.) Ley de Puertos. México.
- LOAM. (19 de mayo de 2017). Ley Orgánica de la Armada de México. México.
- LOAPF. (19 de mayo de 2017). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. México.
- RISM. (16 de junio de 2017). Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.
- Beresford, A., Pettit Stephen, International Freight Transport: Cases, Structures and Prospects,
- BID. Short Sea Shipping Network and Finance Model for the Caribbean, CPSC Transcom Limited; Trevor Hamilton & Associates, July 2018.
- Blas Simone, Osvaldo, Compendio de derecho de la navegación, Editorial Abaco de Rodolfo Depalma, Buenos Aires, 2da Edición., p. 51.
- Blank S., Prentice B. (2012). Widening Competition in North American Freight Transport: The Impact of Cabotage, The Macdonald-Laurier Institute. Center for North American Studies. American University.
- Blonk, W. (1994). "Short Sea Shipping and Inland Waterways as Part of a Sustainable Transportation System", Marine Pollution Bulletin 1994; Vol.29, No. 6-12, pp. 389-392.
- Brooks, M.R., Frost, J.D. (2009). Short Sea Developments in Europe: Lessons for Canada. Working papers No.10 Building North America, North American Transportation Competitiveness Research Council. North American Center for Transborder Studies, Arizona State University.

- Brooks, M.R., Hodgson, J.R. and Frost, J.D., (2006). "Short Sea shipping on the east coast of North America: an analysis of opportunities and issues".
- Brooks, M.R., (2011). *A Systematic Approach for Evaluating Port Effectiveness*.
- Cambridge Systematic Inc, (2005). "Short-sea and coastal shipping options study". Final report prepared for the I-95 Corridor Coalition.
- CPCS Transcom Limited. (2010) Short Sea Shipping & Canadian Ports. ACPA Annual Meeting.
- Dunham, J. & Associates (2019). *The Jones Act a Legacy of Economic Ruin for Puerto Rico*. February 2019. pp. 1-41.
- Dorantes, J. (2018). *El Estado Actual de la Marina Mercante Mexicana presentado dentro del Proyecto PAPIIT IN305216. El poderío geoestratégico la seguridad de México a través de los mares y océanos*. Coordinador: Gonzalez Aguayo, L.A., Seminario Permanente de Geopolítica. Facultad de Ciencias Políticas. Centro de Relaciones Internacionales., UNAM. pp.1-44.
- European Commission (2001) "European Transport Policy for 2010: Time to Decide" (Luxembourg: European Commission).
- European Commission (1999), *The Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain (COM 1999) 317 Final* Brussels: European Commission), 29 June.
- Instituto Marítimo Español (IME), *Economía del Sector Marítimo, (FEIN) Fondo Editorial de Ingeniería Naval, España, Edición 2009, p.27-31*.
- J.R.F., Brooks M.R., (2007), *Towards a North American Cabotage Regime: A Canadian Perspective* Hodgson.
- Goss, R.O., (2002), *The Future of maritime economics*. In: *Handbook of Maritime Economics and Business*, edited by C. Th. Grammenos (London: Lloyd's of London Press).
- Mantilla Molina Roberto L., *Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, 1993, p.19-24*.
- Merchant Marine Act 1920. Section 27 The Jones Act, Cabotage law of the United States.
- Martin and Associates, (2011), *The Economic Impacts of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System*.
- Materials Management and Distribution (2003). "Short Sea Shipping Deal Extended to Mexico", *Materials Management and Distribution*. 48(10), December, pp.7.
- Medda, F., Trujillo, L. (2010), *Short-sea shipping: an analysis of its determinants*. *Marit. Pol.MGMT*. May 2010, Vol. 37, No. 3, pp. 285-303.
- IME. (2009). *Economía del Sector Marítimo. Capítulo 12. Mecanismos*

- de apoyo oficial.12.6. El proyecto de Registro Comunitario “Euros”, pp. 656-694.
- IMO. (2013). Define, Defend and Promote. The Need to Differentiate Short Sea Shipping from International Shipping in the Application and Development of IMO Conventions and National Regulations and Policies. CSL Group. Research and Traffic Group. P. 1-70.
- Materials Management and Distribution (2003). “Short Sea Shipping Deal Extended to Mexico” *Materials Management and Distribution* 48 (10), December, pp. 7.
- Martner Peyrelongue, C.D., (2019). Cinco criterios de análisis para determinar la potencialidad de los puertos hubs en México. Presentación CESNAV. pp.1-32.
- MARITIME ADMINISTRATION, (2003), Short Sea Shipping Initiative, <http://www.marad.dot.gov/Programs/shortseashipping.html> (Washington, DC: US Department of Transportation).
- MOC (2003) “Memorandum of Cooperation on Sharing Short Sea Shipping Information and Experience Between the Transportation Authorities of the United States of America and Canada” 16 July, 2003.
- MOU. NAFTA Countries to develop SSS.
- Mustafa R., Zhong M., Ircham M., (2010) Short Sea Shipping in Canada Regulatory and Policy Issues, Canadian Transportation Research Forum. CTRF 45th Annual Conference, Transportations and Logistics Trends and Policies: Successes and Failures.
- Musso, E. and Marchese, U., 2002, Economics of shortsea shipping. In: Handbook of Maritime Economics and Business, edited by C. Th. Grammenos (London: Lloyd’s of London Press, pp. 280-304.
- OEA. CIP. Comisión Interamericana de Puertos, Reformas y Concesiones Portuarias en América LATina. Informe Secretario Ejecutivo Gallegos. C.
- PND 2019-2024. Gaceta Parlamentaria. 30 abril 2019. Número 5266-XVIII. Anexo XVIII-BIS. pp.5-221.
- Paixao, A.C. and Marlow, P.B., (2005) “The competitiveness of short sea shipping in multimodal logistics supply chains: Service attributes” *Maritime Policy & Management*, 32(4),363-382.
- Paixao, A.C. and P.B. Marlow (2002) “Strengths and Weaknesses of Short Sea Shipping” *Maritime Policy*. 26. pp. 167-178.
- Peyrot, M.A. (2011). El desarrollo de la Ingeniería Naval en México: un análisis geopolítico. Trabajo de admisión a la Academia de Ingeniería especialidad Ingeniería Naval. 26.05.2011.
- Port of Hamburg, (2002). A gaze across the pond: European short sea shipping viewpoints, Marine Transportation System Short Sea Conference, New York,12 November.
- Roy M., Harrison P., (2010) Short Sea Shipping in Canada Lessons

- Learned and Research Model for the Development of New Services, Canadian Transportation Research Forum. CTRF 45th Annual Conference, Transportations and Logistics Trends and Policies: Successes and Failures.
- Scialoja, Antonio, Sistema del Derecho de la Navegación, Ediciones Jurídicas Europa-America, Bosch y CIA Editores, Buenos Aires, 1950, p. 6.
- SCJN. Amparo directo en revisión 29/2000.
- TLCAN. NAFTA. (1992 firma, entra en vigor 1ro de enero 1994).
- T-MEC. USMCA. (Se firma el 30 de noviembre de 2018, falta las ratificaciones).
- Transport Canada (2006). "Making Connections -Short Sea Shipping in Canada".
- Transport Canada (2008). "Hub & Spoke Container Trans-shipment Operations in Eastern Canada for Marine Movements of Freight (Short Sea Shipping). Technical Report's Transcom Limited.
- Transport Canada Making Connections Short Sea Shipping in Canada. www.tc.gc.ca/shortsea
- WORLD BANK. (2015). Logistics *Performance* Index.
- Zigac, B., Bison, G., (1999). Barriers to a higher integration of inland navigation into intermodal Gtransport chains and some ideas of how to overcome them. The Royal Institute of Naval Architect's International Conference on Coastal Ships and Inland Waterways.

Trabajos citados:

- AISD Agencia de Información en Seguridad y Defensa. (2018, 15 de agosto). Marina fortalece capacidad de la Armada de México con reparación de buques | Seguridad y Defensa. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://seguridadydefensa.mx/nacionales/marina-fortalece-capacidad-de-la-armada-de-mexico-con-reparacion-de-buques/>
- Alcalorpolitico.com. (s.f.). AMLO debe impulsar industria naviera mexicana; se gastan millones en barcos extranjeros. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.alcalorpolitico.com/informacion/amlo-debe-impulsar-industria-naviera-mexicana-se-gastan-millones-en-barcos-extranjeros-277529.html>
- Allianz, 2017. (s.f.). Allianz Global Corporate & Specialty | Business insurer. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.agcs.allianz.com/>
- Annual Review 2019. (s.f.). Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/ics-annual-review-2019.pdf?sfvrsn=3>
- API Lázaro Cárdenas. (2019, 30 mayo). Se espera año sólido para el comercio mexicano en 2019 después de crecimiento del 3% en 2018. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/noticias/1142-2019-comercio-mexicano>
- API Veracruz. (2018, 10 septiembre). BLOCKCHAIN. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.puertodeveracruz.com.mx/wordpress/blog/blockchain/>
- Asociación Sindical de Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Nacional. (s.f.). La construcción naval en México: ASOMMMN. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.asommmn.org.mx/l/construccionnavalenmexico/>
- Attention Required! | Cloudflare. (s.f.). Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://www.oecd-ilibrary.org/sites/transp_outlook-en-2019-en/1/2/1/index.html?itemId=/content/publication/transp_outlook-en-2019-en
- Cambio digital. (2019, 15 enero). Combate al huachicol saca a flote crisis del sector marítimo nacional - Cambio Digital. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.cambiodigital.com.mx/mosno.php?nota=400086>
- CGPMM. (s.f.). Candidatura de México al consejo de la OMI 2020-2021. Recuperado 2 septiembre, 2019, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/477537/Aide_Memoire.pdf
- Comunidad Portuaria. (2019, 25 abril). Hacen falta nuevos procesos y normas para proteger las operaciones marítimas ante un próximo

- ataque cibernético. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <https://www.cportuaria.com.mx/noticias/detalle/5cc110e730209033e468ae34>
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (s.f.). Informe sobre transporte marítimo. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2017_es
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2018a). Informe sobre Transporte Marítimo 2018. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2017_es
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2018b). Linner Shipping Connectivity. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2017_es
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2018c). Informe sobre el transporte marítimo 2018. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2018_es
- DICEX. (2018, 15 junio). Los puertos en México - Dicex. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://dicex.com/los-puertos-en-mexico/>
- El Faro Luz y Ciencia. (2018, 9 agosto). Las nuevas coyunturas del sector marítimo y portuario de México. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://elfaroluzyciencia.com/2018/08/09/las-nuevas-coyunturas-del-sector-maritimo-y-portuario-de-mexico/>
- El organismo marítimo de Naciones Unidas adopta una estrategia para combatir el cambio climático en el sector. (s.f.). Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/06ghginitialstrategy.aspx>
- Emissions Agreement. (s.f.). Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/reducing-co2-emissions-to-zero-the-paris-agreement-for-shipping.pdf?sfvrsn=7>
- Ericsson. (2015, 21 julio). Maritime ICT Cloud transforms shipping. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.ericsson.com/en/news/2015/11/maritime-ict-cloud-transforms-shipping>
- European Council on Foreign Relations. (2017, 19 mayo). China's Belt and Road – new name, same doubts? Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://www.ecfr.eu/article/commentary_chinas_belt_and_road_new_name_same_doubts
- Expansion/CNN. (2018, 27 agosto). Por qué los puertos mexicanos están entre los más caros del mundo. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://expansion.mx/empresas/2018/08/27/por-que-los-puertos-mexicanos-estan-entre-los-mas-caros>
- Federal Ministry for Economics Affairs and Energy. (s.f.). Maritime Agenda 2025. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <https://www.>

- bmwi.de/Redaktion/EN/Publikationen/maritime-agenda-2025
- Forbes Advertorial. (2017, 16 junio). Retos y compromisos del comercio marítimo en México. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.forbes.com.mx/retos-del-comercio-maritimo-en-mexico/>
- George Raine, Chronicle Staff Writer. (2012, 13 enero). A sea change in shipping / 50 years ago, container ships altered the world. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.sfgate.com/bayarea/article/A-sea-change-in-shipping-50-years-ago-2505090.php>
- Greening transport. (2014). Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41380820.pdf>
- IBM. (s.f.). Puerto de Rotterdam colabora con IBM Internet of Things para digitalizar operaciones y construir el puerto inteligente y conectado del futuro. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <https://www-03.ibm.com/press/mx/es/pressrelease/53691.wss>
- INECC. (s.f.). México reafirma su apoyo y compromiso con el Acuerdo de París. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <https://www.gob.mx/inecc/articulos/mexico-reafirma-su-apoyo-y-compromiso-con-el-acuerdo-de-paris-para-detener-los-efectos-del-cambio-climatico-global-110277?idiom=es>
- International Chamber of Shipping. (s.f.-a). ICS | Annual review 2019. Recuperado 1 septiembre, 2019, de www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/ics-annual-review-2019.pdf?sfvrsn=3
- International Chamber of Shipping. (s.f.-b). Reducing CO2 emissions to zero: The Paris Agreement of Shipping. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/reducing-co2-emissions-to-zero-the-paris-agreement-for-shipping.pdf>
- International Chamber of Shipping. (s.f.-c). International shipping: Lifeblood of World Trade. Recuperado 1 septiembre, 2019, de www.ics-shipping.org/ics-film---international-shipping-lifeblood-of-world-trade
- International Labour Organisation. (s.f.). Recruitment and retention of seafarers and the promotion of opportunities for women seafarers. Recuperado 2 septiembre, 2019, de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_664163
- International Maritime Organisation. (s.f.). Límite mundial de contenido de azufre. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/GHG/Documents/2020%20sulphur%20limit%20FAQ>
- International Transport Forum Autonomous ship 'Yara Birkeland' - how far has the industry reached? (s.f.). Autonomous ship 'Yara Birkeland' - how far has the industry reached? Recuperado

- 1 septiembre, 2019, de <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/autonomous-ship-yara-birkeland-how-far-has-industry-reached>
- International Transport Forum. (s.f.-a). ITF Maritime logistics. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/information-sharing-maritime-logistics>
- International Transport Forum. (s.f.-b). ITF Reducing shipping emissions. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/reducing-shipping-greenhouse-gas-emissions>
- Maersk. (2018). Sustainability report. Recuperado 2 septiembre, 2019, de https://www.maersk.com/-/media/ml/about/sustainability/sustainability-new/files/apmm_sustainability_report_2018_a4_190228
- McKinsey Global Institute. (2015, junio). The Internet of Things: Mapping the Value Beyond the Hype. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://www.mckinsey.com/~/_media/McKinsey/Business%20Functions/McKinsey%20Digital/Our%20Insights/The%20Internet%20of%20Things%20The%20value%20of%20digitizing%20the%20physical%20world/The-Internet-of-things-Mapping-the-value-beyond-the-hype.ashx
- Milenio. (2019, 4 julio). Analizan propuesta de SCT de crear carreteras marítimas entre puertos. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.milenio.com/negocios/analizan-propuesta-sct-crear-carreteras-maritimas-puertos>
- Mirovic, M., Milicevic, M., & Obradovic, I. (2018). Big Data in the Maritime Industry. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://www.researchgate.net/publication/323869588_Big_Data_in_the_Maritime_Industry
- Port of Rotterdam. (2016, 24 octubre). New standard in container terminals and services. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <https://www.portofrotterdam.com/en/business-opportunities/smarter-port/cases/new-standard-in-container-terminals-and-services>
- Port of Rotterdam. (2017, 6 octubre). The Netherlands has the best port infrastructure in the world. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/the-netherlands-has-the-best-port-infrastructure-in-the-world>
- Presidencia de la República. (2019, 1 mayo). Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 – AMLO. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://lopezobrador.org.mx/2019/05/01/plan-nacional-de-desarrollo-2019-2024/>
- Puerto Lázaro Cárdenas. (s.f.). Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/noticias/1142-2019-comercio-mexicano>

- Robert C. Feenstra, F. E. E. N. S. T. R. A. R. (2014). *Internationaleconomics* / Robert C. Feenstra y Alan M. Taylor. Recuperado 1 septiembre, 2019, de [https://www.biblio.uade.edu.ar/client/es_ES/biblioteca/search/detailnonmodal/ent:\\$002f\\$002fSD_ILS\\$002f0\\$002fSD_ILS:317990/ada?qu=BALANZA+COMERCIAL](https://www.biblio.uade.edu.ar/client/es_ES/biblioteca/search/detailnonmodal/ent:$002f$002fSD_ILS$002f0$002fSD_ILS:317990/ada?qu=BALANZA+COMERCIAL)
- Redacción. (2017, 27 diciembre). La construcción naval en México. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://manzanillonews.mx/2017/12/la-construccion-naval-en-mexico/>
- Reforma. (s.f.). Buscan mover cargueros por mar. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?id=1715757&opinion=0&urlredirect=https://www.reforma.com/buscan-mover-camiones-cargueros-por-mar/ar1715757?__rval=1&flow_type=paywall
- RFID & Wireless IoT Global. (2017, 16 julio). Maersk improves the entire cold chain with wireless IoT solutions. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.rfid-im-blick.de/en/201704103883/maersk-improves-the-entire-cold-chain-with-iot-solutions.html>
- Rolls Royce. (2016, 7 julio). Autonomous Ships: The next step. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/customers/marine/ship-intel/rr-ship-intel-aawa-8pg>
- Se espera año sólido para el comercio mexicano en 2019 después de crecimiento del 3% en 2018. (2019, 30 mayo). Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/noticias/1142-2019-comercio-mexicano>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (s.f.-a). Puerto verde. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/116760/Puerto_Verde.pdf
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (s.f.-b). Programa del trabajo 2019. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/477031/Programa_de_Trabajo.pdf
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (s.f.-c). Servicios de transporte marítimo regular 2016. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/175209/Sev_Trans_Mar_2016_ultimo.pdf
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (s.f.-d). Dinamarca entendimiento sobre asuntos marítimos. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/articulos/firma-sct-con-dinamarca-memorandum-de-entendimiento-sobre-asuntos-maritimos-150433>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (s.f.-e). Coinciden representantes de la sociedad civil. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones->

- y-programas/coinciden-representantes-de-la-sociedad-civil-con-representantes-de-la-cgpm
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2013). Plan Nacional de Desarrollo: Programa Sectorial de Comunicaciones Y Transportes 2013-2018. Recuperado 1 septiembre, 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa_Sectorial_de_Comunicaciones_y_Transportes
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2017a). Estadística de la flota nacional 2017. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/408769/Cierre_2017_Matriculadasv1
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2017b). Anuario estadístico de los puertos. Recuperado 1 septiembre, 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2016/Anuario/Anuario2017.html
- Secretaría de Marina. (2018, 15 agosto). Marina fortalece capacidad de la Armada de México con reparación de buques | Seguridad y Defensa. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://seguridadydefensa.mx/nacionales/marina-fortalece-capacidad-de-la-armada-de-mexico-con-reparacion-de-buques/>
- Secretaría de Marina. (2018). En la presente Administración se impulsa el desarrollo de la Flota Naval con el Diseño, Construcción y Reparación de Buques de la Secretaría de Marina. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.gob.mx/semar/prensa/en-la-presente-administracion-se-impulsa-el-desarrollo-de-la-flota-naval-con-el-diseno-construccion-y-reparacion-de-buques-de-la-armada-de-mexico-en-los-astilleros-de-marina>
- T21MX. (2012, 9 octubre). Altamira y Manzanillo, líderes en puertos Sin Papeles. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://t21.com.mx/maritimo/2012/10/08/altamira-manzanillo-lideres-puertos-sin-papeles>
- T21MX. (2016, 11 mayo). Ensenada y RightShip reducirán emisiones de CO2 en buques. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <http://t21.com.mx/maritimo/2016/05/11/ensenada-rightship-reduciran-emisiones-co2-buques>
- T21MX. (2017, 19 octubre). México impulsa ente certificador de puertos verdes. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <http://t21.com.mx/maritimo/2017/10/18/mexico-impulsa-ente-certificador-puertos-verdes>
- T21MX. (2019a, 31 julio). Comunidad portuaria de Veracruz prepara primera prueba de blockchain. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://t21.com.mx/logistica/2019/07/31/comunidad-portuaria-veracruz-prepara-primera-prueba-blockchain>
- T21MX. (2019b, 25 julio). México dará continuidad a fondo

- medioambiental en puertos de América. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <http://t21.com.mx/maritimo/2019/07/25/mexico-dara-continuidad-fondo-medioambiental-puertos-america>
- ThemeGrill. (2018a, 27 febrero). El puerto de Rotterdam se prepara para la transformación digital con IBM IoT – NoticiasB2B. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://www.noticiab2b.es/el-puerto-de-rotterdam-se-prepara-para-la-transformacion-digital-con-ibm-iot/>
- ThemeGrill. (2018b, 27 febrero). El puerto de Rotterdam se prepara para la transformación digital con IBM IoT – NoticiasB2B. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <http://www.noticiab2b.es/el-puerto-de-rotterdam-se-prepara-para-la-transformacion-digital-con-ibm-iot/>
- TradeLens. (2018, 13 agosto). TradeLens: Seguimiento de contenedores basado en Blockchain por Maersk e IBM | MasContainer. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.mascontainer.com/tradelens-seguimiento-de-contenedores-basado-en-blockchain-por-maersk-e-ibm/>
- Trelleborg Marine Systems. (2016, 26 julio). Use of Big Data in Maritime Industry. Recuperado 1 septiembre, 2019, de https://www.patersonsimons.com/wp-content/uploads/2018/06/TMS_SmartPort_InsightBee_Report-to-GUIDE_01.02.18
- Tuxpan informativo. (s.f.). Llega primer portacontenedores a Tuxpan TPT. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <http://tuxpaninformativonoticias.blogspot.com/2016>
- Walker, J. (2019, 9 mayo). Autonomous Ships Timeline – Comparing Rolls-Royce, Kongsberg, Yara and More. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://emerj.com/ai-adoption-timelines/autonomous-ships-timeline/>
- WebOlution. (2018, 4 mayo). Embracing Cloud Technologies in the Maritime Sector | Baluco. Recuperado 1 septiembre, 2019, de <https://www.baluco.com/embracing-cloud-technologies-maritime-sector/>
- WPCI. (s.f.-a). History - About Us - World Ports Climate Initiative - WPCI. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <http://wpci.iaphworldports.org/about-us/>
- WPCI. (s.f.-b). Carbon Footprinting - Project in Progress - World Ports Climate Initiative - WPCI. Recuperado 2 septiembre, 2019, de <http://wpci.iaphworldports.org/carbon-footprinting/>

Trabajos citados:

- Abilleira, Darío (2014). Mahan: Pensamiento y obra. Página WEB Aprendiendo y difundiendo estrategia en Uruguay. <https://estrategiauruguay.wordpress.com/2014/06/21/alfred-mahan-el-dominio-de-los-mares-no-solo-permitiria-evitar-ataques-en-el-propio-territorio-sino-tomar-las-ofensiva-para-atacar-al-enemigo/>
- Braudel, Fernand (1992). El Mediterráneo. El espacio y la historia. Fondo de Cultura Económica, Colección Popular 431. Primera reimpresión, México, DF.
- Chías, José Luis. (1990). Articulación de las costas mexicanas. Revista Mexicana de Sociología N°3/1990, 69-85.
- De la Fuente, Baruc y Jesús Ernesto Encinas (2018). Revalidación del conocimiento marítimo de embarque. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México, ININVESTAM.
- Fossey, John. (1997). Relay Gold. Revista Containerisation International, Vol. 30, N°6, junio de 1997, 10-14.
- González Laxe, Fernando (2008). Transporte marítimo y reformas portuarias. Los modelos europeos y latinoamericanos. Boletín económico de ICE, Información Comercial Española, N° 2931,47-64.
- Hoffmann, Jan (1999). Concentración en los servicios de líneas regulares: Causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo. CEPAL. Naciones Unidas, Santiago.
- Hoffmann, Jan (2000). El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano. Revista de la CEPAL N° 71, agosto del 2000, 121-143. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/12214/1/071121143_es.pdf
- IMT (2018). Sistema de indicadores portuarios 2016. Instituto Mexicano del Transporte-SCT, Querétaro.
- INEGI (2019) Balanza Comercial. Instituto Nacional de Geografía, Estadística e Informática, Aguascalientes. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/temas/balanza/>
- Ley de Puertos (1993). Ley de Puertos. Diario Oficial de la Federación, 19 de junio de 1993, gobierno federal, http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lpue/LPue_orig_19jul93_ima.pdf
- Martner, Carlos (1999). El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. Revista EURE, Vol. XXV, N° 75, septiembre de 1999, 103-120.
- Martner, Carlos. (2008) Transporte multimodal y globalización en México. Editorial Trillas, México D.F.
- Martner, Carlos (2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de *Hubs* en México. Convergencia, 17(52), 319-360.

- Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352010000100013&lng=es&nrm=iso
- Martner, Carlos; Morales, Carmen, Moreno, Aurora; Pérez, Arturo, Martínez, Jorge y Elizabeth De La Torre (2011). Competencia y eficiencia de las cadenas de carga en México: Flujos de Contenedores y Gráneles Agrícolas. Edición Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro.
- Notteboom, Theo (2008). The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains: European challenges. Discussion Paper No. 2008-10. OECD-International Transport Forum. 44. <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DP200810.pdf>
- O’Kelly, Michael (1998) A geographer’s analysis of hub-and-spoke networks. *Journal of Transport Geography*, Vol 6, Num 3, 171-186.
- Rodrigue, Jean Paul (2017). *The Geography of Transport Systems*, Ed. Routledge, Fourth Edition, New York.
- Rodríguez, Octavio (2001) Prebisch: Actualidad de sus ideas básicas. *Revista de la CEPAL*, N°75 diciembre 2001,41-52. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/10772/075041052_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- SCT (2018). Principales estadísticas el sector comunicaciones y transportes. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ciudad de México. Recuperado de: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Principales-Estadisticas/PE-SCT-2018.pdf>
- Trujillo, Lourdes y Gustavo Nombela (2003). Puertos. En *Privatización y regulación de la infraestructura de transporte: Una guía para reguladores*, compilado por Antonio Estuche y Ginés de Rus. Editorial Alfaomega, Bogotá.
- UNCTAD (1992). *La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación*. Comisión del Transporte Marítimo. Naciones Unidas. Ginebra.
- Wallerstein, Immanuel (1996). *Después del Liberalismo*. Editorial Siglo XXI, México, DF.

Galería de Autores

DOCTOR

LORENZO FRANCISCO MEYER COSSIO

Egresado de El Colegio de México, donde obtuvo una licenciatura y un doctorado en relaciones internacionales, y posteriormente realizó estudios de posdoctorado en ciencia política en la Universidad de Chicago. Fue profesor e investigador del Centro de Estudios Internacionales de El Colegio de México, actualmente es Profesor en la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM. Ha escrito entre 17 libros, además, seis libros en coautoría; cuenta con una infinidad de artículos y capítulos en revistas y libros académicos, así como decenas de artículos en revistas de divulgación. Ha recibido varias distinciones, entre las que destacan el Premio de la Investigación Científica que otorga la Academia Mexicana de la Ciencia, así como el Premio Nacional de Ciencias y Artes en el campo de Historia, Ciencias Sociales y Filosofía. Es Investigador Emérito del Sistema Nacional de Investigadores y Profesor Emérito de El Colegio de México. Es editorialista en periódicos de circulación nacional. También es comentarista en televisión. En el campo del periodismo, ha recibido dos premios nacionales.

CONTRALMIRANTE

VÍCTOR HUGO REYES ARZOLA

Ingeniero en Ciencias Navales egresado de la Heroica Escuela Naval Militar; especialidad de Mando Naval, maestro en Administración Naval (Estado Mayor) y en Seguridad Nacional por el Centro de Estudios Superiores Navales; así como, diplomados en Redes de Comunicaciones de Datos, Sistemas de Gestión de Calidad ISO 9000:2000, Introducción a la Oceanopolítica y Autoridad Marítima Nacional. Ha desempeñado diversos cargos en unidades superficie y establecimientos navales, dentro de los que destacan: Comandante del Buque Escuela Moctezuma II (BE-02), Comandante del Grupo de Apoyo Operativo Clase Uribe "A", Jefe de Estudios de la Heroica Escuela Naval Militar, Docente invitado en la Escuela Superior de Guerra de las Fuerzas Armadas de Colombia, Jefe de Grupo Comando de los Sectores Navales de Huatulco y Matamoros, Comandante de la Primera Flotilla de Unidades de Superficie de la Armada de México y actualmente es Director del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.

CAPITÁN DE NAVÍO

JOSÉ LUIS VEGA CALLES

Licenciado en Ciencias Políticas y Administración Pública por la Universidad Nacional Autónoma de México y maestría en Administración Pública en la Universidad Anáhuac del Norte; así como, diplomados en Seguridad Nacional y en Análisis Político de lo Coyuntural. Ha desempeñado diversos cargos en establecimientos navales, dentro de los que destacan: Jefe de la Especialidad de Derecho del Mar y Marítimo y Agregado Naval Adjunto a la Embajada de México en los Estados Unidos de América. Ha sido profesor y conferencista del ITAM, Universidad del Valle de México, la UNAM y la Universidad Anáhuac del Sur. Ha publicado diversos artículos y ensayos y es coautor del libro Seguridad ampliada o militarización.

DOCTORA

NOHEMÍ ARCIGA RODRÍGUEZ

Licenciada en Relaciones Internacionales por la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México, maestra en Geopolítica por el Instituto Francés de Geografía de la Universidad de París. Doctora en Geografía-Geopolítica por el Instituto de Geografía de la Universidad de París; así como, diplomados en Análisis Político, Gobierno Municipal y Participación Social y Recursos Humanos. Es catedrática en el Centro de Estudios Superiores Navales en la Especialidad en Geopolítica y Doctorado Defensa y Seguridad Nacional.

DOCTOR

ARTURO PONCE URQUIZA

Licenciado en Relaciones Internacionales egresado de la UNAM, especialista en Talasopolítica y en temas de la Política Exterior de México, maestro en Estudios en Relaciones Internacionales Doctor en Ciencias Políticas y Sociales, con orientación en Relaciones Internacionales, Catedrático de la UNAM, Centro de Estudios Superiores Navales, Colegio de la Defensa Nacional, y de la Universidad Anáhuac. Ha publicado diversos artículos además de dos libros: Escenarios geopolíticos para el México global y Alfred Thayer Mahan, así como, el origen de la geoideología de Estados Unidos. Es investigador externo del ININVESTAM.

CAPITÁN DE NAVÍO

FRANCISCO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ

Ingeniero en Ciencias Navales egresado de la Heroica Escuela Naval Militar; especialidad en Oceanografía Naval en el IOP y en Mando Naval. Maestro en Administración Naval (Estado Mayor) y Ciencia Política por el Centro de Estudios Superiores Navales. Ha desempeñado diversos cargos en unidades superficie y establecimientos navales, dentro de los que destacan: Comandante de la patrulla oceánica ARM. “Virgilio Uribe”, Director de Oceanografía en DIGAOHM, Residente de Dragado del Pacífico. Actualmente es discente de la Maestría en Seguridad Nacional en el Centro de Estudios Superiores Navales.

CAPITÁN DE NAVÍO

ALAN RUIZ MORENO

Ingeniero en Ciencias Navales egresado de la Heroica Escuela Naval Militar; con especialidades en Meteorología Marítima y Mando Naval, maestro en Administración Naval (Estado Mayor) y en Ciencia Política, en el Centro de Estudios Superiores Navales; así como, en Teoría Crítica en 17, Instituto de Estudios Críticos. Ha desempeñado diversos cargos en unidades de superficie y establecimientos navales. Ha publicado artículos en el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México, actualmente cursa la Maestría en Seguridad Nacional en el Colegio de Defensa Nacional.

DOCTOR

EMILIO VIZARRETEA ROSALES

Formación profesional, en Ciencia Política y Administración Pública, Filosofía, Derecho, Relaciones Internacionales, Pensamiento Crítico, de Estudios Estratégicos y Seguridad Nacional. Es catedrático en el CESNAV, el CODENAL, las Facultades de Ciencias Políticas y Sociales y de Derecho de la UNAM e investigador externo en el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. Ha impartido conferencias, seminarios y diplomados relacionados con dichas disciplinas, en el CESNAV e IMEESDN y en diversas universidades del país. Ha publicado diversos libros, artículos y ensayos, entre sus libros recientes destacan: Un viaje con Platón, Poder y Seguridad Nacional; El Saber Político; Platón y Aristóteles y Sobre el Discurso Estratégico. Asimismo, ha participado en comentarios y entrevistas en diversos medios de comunicación.

TENIENTE DE CORBETA

LUIS ARTURO MORALES BRETÓN

Licenciado en Derecho por la Universidad Cristóbal Colón de Veracruz, especialista en Derecho del Mar y Marítimo por el Centro de Estudios Superiores Navales, maestro en Derecho Marítimo Internacional por el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI y en Derecho Penal por la Universidad Mexicana en Veracruz. Ha desempeñado diversos cargos en establecimientos navales, dentro de los que destacan Jefe de la Especialidad en Derecho del Mar y Marítimo del CESNAV y Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos de la SEMAR. Actualmente es catedrático del CESNAV.

CAPITÁN DE NAVÍO

RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA

Ingeniero en Ciencias Navales egresado de la Heroica Escuela Naval Militar; especialista en Oceanografía por el Instituto Oceanográfico del Pacífico en Manzanillo, y en derecho marítimo internacional por el Instituto Marítimo Español (IME). Maestro en Ciencias en Asuntos Marítimos por parte de la Universidad Marítima Mundial en Malmö, Suecia y en Administración Marítima por el Centro de Estudios Superiores Navales.

CAPITÁN DE CORBETA

LILIANA DÍAZ MEDINA

Licenciada en Derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México, maestra en derecho marítimo internacional por el International Maritime Law Institute (IMLI) de la Organización Marítima Internacional (OMI) con sede en Msida, Malta; ganadora del premio internacional “*IMO Secretary General Prize for Best Dissertation 2016-2017*”. Especialista en derecho internacional público. Actualmente se desempeña como presidenta del Comité Jurídico de la Red de Mujeres de Autoridades Maritimas de Latinoamerica y es Directora de Asuntos Internacionales y Maritimos Portuarios en la Unidad Juridica de la SEMAR.

MAESTRA

ABIGAIL DÍAZ DE LEÓN BENARD

Maestra en Relaciones Internacionales y Derecho Internacional por el Instituto de Altos Estudios Internacionales de la Universidad de Ginebra (IUHEI); Licenciada en Derecho por la Universidad Autónoma de Aguascalientes (UAA); Diplomada en Derecho Energético por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Coautora en el libro *Derecho Marítimo Internacional SEMAR-UNAM (2017)*, capítulo Sexto, temas: Controversias derivadas de la facultad del Estado para expropiar bienes entre ellos los buques mercantes y medios de impugnación ante tribunales competentes, y Casos contenciosos y opiniones consultivas ante el Tribunal Internacional de Derecho del Mar (ITLOS). Ha participado como ponente en el Instituto de Investigaciones Jurídicas, Pontificia Universidad Católica del Perú, Conferencia Interamericana de Seguridad Social (CISS) y Centro Interamericano de Estudios de la Seguridad Social (CISS). Desde 2017 se ha desempeñado como catedrática del CESNAV en la Especialidad de Derecho del Mar y Marítimo y en el Diplomado de Autoridad Marítima Nacional y Capitanías de Puerto e investigadora externa del ININVESTAM.

MAESTRA

ZOILA ADRIANA HERNÁNDEZ DEL VALLE

Abogada egresada de la Universidad Nacional Autónoma de México, maestra en Seguridad Nacional por el Centro de Estudios Superiores Navales y en Derecho Administrativo por la Universidad Panamericana; diplomados en Convenios y Contratos por la Escuela Libre de Derecho (ELD), Derecho del Mar y Marítimo por la Escuela de Estudios de Postgrado en Derecho (CEDEP), Transporte Multimodal en el mundo por la International Bar Association (IBA), Tráfico de Cabotaje y de Altura (IBA), Registro Público Marítimo en México (IBA), Juicio de Amparo (CEDEP), Seguros y Fianzas (CONDUSEF), entre otros. Ha trabajado en la Comisión para la Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros, Secretaría de Salud, Petróleos Mexicanos y Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal. Actualmente es Socia de la firma Enríquez Abogados, S.C. Asimismo, es Presidenta fundadora de la Fundación Cohesión Mexicana, A.C. Es Catedrática de Derecho Internacional y Defensa, así como de Derecho Marítimo en el Centro de Estudios Superiores Navales e Instituto Tecnológico Autónomo de México, y Derecho Mercantil en la Universidad Nacional Autónoma de México. Es Investigadora Externa en el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.

DOCTOR

CARLOS DANIEL MARTNER PEYRELONGUE

Licenciado en Diseño de los Asentamientos Humanos por la Universidad Autónoma Metropolitana de México (UAM-X). Posgrado en Planificación Urbana y Regional por el Instituto Nacional de Administración Pública (INAP) de Madrid, España y Doctor en Desarrollo Regional y Transporte, por la UAM-X. Actualmente Coordinador de Integración del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) y miembro del Sistema Nacional de Investigadores de CONACYT. Es catedrático en varias instituciones de prestigio de México y Latinoamérica. Publica sus resultados de investigación en reconocidas revistas científicas, libros, capítulos de libros científicos y participando en globalmente reconocidos congresos científicos como el Congreso Internacional de Logística y Cadena de Suministro (CiLOG) organizado por la Asociación Mexicana de Logística y Cadena de Suministro, A.C. (AML).

Esta obra se editó en el Instituto de Investigaciones Estratégicas
de la Armada de México.

Calzada de la Virgen número 1800, colonia Ex-ejido de San Pablo
Tepetlapa. Alcaldía Coyoacán. C.P: 04840, Ciudad de México.
Esta edición consta de 100 ejemplares para la presentación
del libro y la distribución será gratuita en la página web de la
Secretaría de Marina.

