



# Marina

Secretaría de Marina



MEMORIAS DEL SEMINARIO  
LA RELEVANCIA DEL  
**PODER  
MARÍTIMO  
NACIONAL**  
EN EL SIGLO XXI



**MEMORIAS DEL  
SEMINARIO LA RELEVANCIA DEL  
PODER MARÍTIMO NACIONAL EN EL  
SIGLO XXI**

JUNIO 2026

**Vicealmirante Jorge Víctor Vázquez Zárate**

Rector de Universidad Naval

**Vicealmirante Rubisel Venebra Jaimes**

Director del Centro de Estudios Superiores Navales

**Contralmirante Homero Muñoz Gurmilán**

Director del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México

COORDINADORES

**Capitán de Navío José del Carmen Pérez Romero**

**Capitán de Navío Carlos Alberto Morales Cruz**

EDITORA

**Mtra. Sandra Ramírez Ávila**

## Tabla de contenido

|                                                                                                                                                  |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| INTRODUCCIÓN .....                                                                                                                               | 6  |
| El mar como eje del Poder Nacional                                                                                                               |    |
| <i>Por: Almirante José Barradas Cobos, Subsecretario de Marina .....</i>                                                                         | 9  |
| La política nacional marítima y el desarrollo de los intereses marítimos nacionales                                                              |    |
| <i>Por: Vicealmirante CG. DEM. José Méndez Vázquez, Jefe de la Unidad de la Autoridad Marítima Nacional. ....</i>                                | 24 |
| La relevancia del Poder Naval y su contribución al Poder Marítimo de México: un análisis geopolítico y estratégico                               |    |
| <i>Por: Vicealmirante Marco Antonio Peyrot Solís, Subjefe Administrativo de Operaciones Navales .....</i>                                        | 35 |
| Desarrollo tecnológico y espacio marítimo                                                                                                        |    |
| <i>Por: Contralmirante Juan Francisco Robles Camacho, Director del Instituto de Investigación y Desarrollo Tecnológico .....</i>                 | 42 |
| La importancia estratégica de las islas mexicanas                                                                                                |    |
| <i>Por: Almirante Ret. José Nicolás Aguayo, Investigador del Ininvestam .....</i>                                                                | 50 |
| PODER MARÍTIMO Y TALASOPOLÍTICA                                                                                                                  |    |
| Poder Marítimo del Estado mexicano; prospectiva 2045                                                                                             |    |
| <i>Por: Contralmirante y Doctor Homero Muñoz Gurmilán, Director del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México .....</i>   | 57 |
| El Poder Naval de la Federación como núcleo estratégico del Poder Marítimo Nacional                                                              |    |
| <i>Por: Contralmirante José Manuel Murguía Alvarado, Director de la Escuela de Guerra Naval .....</i>                                            | 67 |
| Talasopolítica, Poder Marítimo y seguridad internacional. Dominancia marítima como imperativo estratégico del siglo XXI                          |    |
| <i>Por: Dr. Arturo Ponce Urquiza, Investigador del Ininvestam .....</i>                                                                          | 73 |
| CONCIENCIA MARÍTIMA                                                                                                                              |    |
| Conciencia marítima en México: soberanía, poder marítimo y desarrollo nacional                                                                   |    |
| <i>Por Vicealmirante Jorge Víctor Vázquez Zárate, Rector de la Universidad Naval.....</i>                                                        | 81 |
| De la construcción del Poder Marítimo a la Conciencia Marítima Nacional: la contribución del CESNAV al pensamiento estratégico marítimo mexicano |    |
| <i>Por: Vicealmirante Rubisel Venebra Jaimes, Director del Centro de Estudios Superiores Navales .....</i>                                       | 87 |
| La conciencia marítima: antes y después                                                                                                          |    |

|                                                                                                                                                            |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <i>Por: Contralm (ret) Dr. Jesús Ernesto Encinas Valenzuela .....</i>                                                                                      | <i>93</i>  |
| <b>DESARROLLO MARÍTIMO NACIONAL Y LOS INTERESES MARÍTIMOS</b>                                                                                              |            |
| El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec como expresión del Poder Marítimo mexicano                                                              |            |
| <i>Por: Vicealmirante Ret. Pascual Rosario Sepúlveda Soto, Coordinador General de Proyectos del CIIT .....</i>                                             | <i>102</i> |
| Poder Marítimo, tecnología y soberanía. Una propuesta doctrinaria para México en el siglo XXI                                                              |            |
| <i>Por: Contralmirante José Alberto Rodríguez Cuevas, Director General de Capitanías de Puerto .....</i>                                                   | <i>112</i> |
| El Sistema Portuario Mexicano: Avances, Desafíos y Visión a Futuro en el Horizonte 2026-2030                                                               |            |
| <i>Por: Capitán de Navío Manuel Fernando Gutiérrez Gallardo, Titular de la Unidad de Puertos y Marina Mercante .....</i>                                   | <i>123</i> |
| <b>LAS POTENCIAS MARÍTIMAS DEL SIGLO XXI</b>                                                                                                               |            |
| Poder Marítimo, tecnología y soberanía: Una propuesta doctrinaria para México en el siglo XXI                                                              |            |
| <i>Por: Almirante Juan Guillermo Fierro Rocha .....</i>                                                                                                    | <i>137</i> |
| Del Poder Marítimo Nacional a la competencia estratégica global: La evolución del pensamiento marítimo mexicano ante las potencias marítimas del siglo XXI |            |
| <i>Por Jesús Gallegos Olvera, Investigador del Ininvestam .....</i>                                                                                        | <i>146</i> |
| <b>EL PODER NAVAL DE MÉXICO Y SU SEGURIDAD NACIONAL</b>                                                                                                    |            |
| El Poder Naval de México y la seguridad nacional: Una aproximación conceptual y estratégica                                                                |            |
| <i>Por: Dr. Emilio Vizarratea Rosales, Investigador del Ininvestam .....</i>                                                                               | <i>159</i> |

## INTRODUCCIÓN

El mar ha sido, desde los orígenes mismos de la civilización, mucho más que una frontera natural: ha sido vía de comercio, frontera de seguridad, fuente de recursos y, en última instancia, espacio de proyección del poder de las naciones. México, heredero de una extensión de litorales que supera los once mil kilómetros y de una superficie marítima patrimonial mayor que su propio territorio continental, enfrenta en el siglo XXI un escenario en el que la conciencia de esa vocación marítima resulta no solo deseable, sino también estratégicamente indispensable. Es en ese contexto que el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), a través de su Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM), convocó los días 3 y 4 de junio de 2026, en el Auditorio del Centro de Estudios Superiores de la Secretaría de Marina (CENSIS), al seminario “La Relevancia del Poder Marítimo Nacional en el Siglo XXI”, un espacio académico concebido para analizar, desde una perspectiva multidisciplinaria, el papel del poder marítimo como componente articulador de la seguridad nacional, el desarrollo económico y la protección de los intereses soberanos de México.

El seminario respondió a un objetivo claro: examinar la importancia estratégica del Poder Marítimo contemporáneo y evaluar su impacto en la seguridad nacional, el desarrollo económico marítimo y la protección de los intereses soberanos del país, con la finalidad de fortalecer la conciencia marítima nacional y consolidar la cooperación interinstitucional entre la Armada de México, otras dependencias del Estado mexicano, la academia y la comunidad internacional especializada en asuntos navales y marítimos. El ejercicio se inscribió, de manera natural, en la visión y misión institucionales del CESNAV y del ININVESTAM, instancias que tienen entre sus vertientes fundamentales la vinculación académica como mecanismo para fomentar la investigación y el pensamiento estratégico al interior de la Armada de México.

Durante dos jornadas de trabajo intenso, el Auditorio del CENSIS reunió a almirantes, oficiales, académicos, funcionarios públicos y especialistas nacionales e internacionales en torno a un programa que combinó conferencias magistrales, mesas de análisis y conversatorios temáticos. La primera jornada, inaugurada por el Vicealmirante Jorge Víctor Vázquez Zárate, Rector de la Universidad Naval; el Vicealmirante Rubisel Venebra Jaimes, Director del CESNAV, y el Contralmirante Homero Muñoz Gurmilán, Director del ININVESTAM, abrió sus trabajos con la conferencia magistral “La relevancia del Poder Naval y su contribución al Poder Marítimo”, a cargo del Vicealmirante Marco Antonio Peyrot Solís, Subjefe Administrativo de Operaciones Navales. A esta intervención inaugural siguieron la Mesa 1, “Poder

Marítimo y Talasopolítica”, la Mesa 2, “Conciencia Marítima”, y el conversatorio “Desarrollo Marítimo Nacional y los Intereses Marítimos Nacionales”, en el que participaron representantes de la Unidad de Puertos y Marina Mercante, del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y de la Dirección General de Capitanías de Puerto, entre otros.

La segunda jornada profundizó en las dimensiones tecnológica, geopolítica y jurídica del poder marítimo, con la conferencia “Desarrollo tecnológico y espacio marítimo”, a cargo del Contralmirante Juan Francisco Robles Camacho, Director del Instituto de Investigación, Innovación y Desarrollo Tecnológico de la Armada de México (ININDETEC); las conferencias magistrales “Construcción Naval, Dragado y el Monitoreo Global de los Océanos”, dictada por el Almirante José Barradas Cobos, Subsecretario de Marina, y “La política Nacional Marítima y el Desarrollo de los intereses marítimos”, a cargo del Vicealmirante José Méndez Vázquez, Jefe de la Unidad de la Autoridad Marítima Nacional. Estas intervenciones dieron paso a la Mesa 3, “Las potencias marítimas del Siglo XXI”, que incorporó la mirada comparada de especialistas como el Dr. Robert Evan Ellis, del Instituto de Estudios Estratégicos de la Escuela de Guerra del Ejército de los Estados Unidos, y el Dr. Jesús Eduardo Moreno Peláez, de la Escuela Superior de Guerra de Colombia, en diálogo con analistas del propio ININVESTAM. El programa cerró con el conversatorio “El Poder Naval de México y su Seguridad Nacional”, la conferencia magistral “La importancia estratégica de las Islas mexicanas”, a cargo del Almirante Ret. José Nicolás Aguayo, y la relatoría de conclusiones y recomendaciones estratégicas, presentada por el Capitán de Navío José del Carmen Pérez Romero, Subdirector del ININVESTAM.

La participación de ponentes académicos, especialistas y analistas provenientes de otros centros de estudios nacionales y extranjeros —entre ellos representantes de instituciones de educación superior, dependencias federales y centros de pensamiento estratégico de Estados Unidos y Colombia— permitió fortalecer la vinculación y los lazos de cooperación académica, así como las relaciones cívico-militares que el CESNAV busca consolidar como parte de su proyección institucional. El intercambio de visiones entre la perspectiva naval mexicana y la de aliados y socios internacionales enriqueció el debate sobre los desafíos comunes que enfrentan las potencias marítimas contemporáneas, desde la disputa por los espacios oceánicos hasta la seguridad de las rutas comerciales y la protección de los recursos estratégicos.

La presente publicación recoge, sistematiza y pone a disposición de la comunidad académica y naval el conjunto de aportaciones presentadas durante el seminario, con el propósito de que sirvan de referencia para la construcción del conocimiento estratégico sobre el poder marítimo al interior de la Institución. Estas memorias no

pretenden agotar la discusión sobre un tema de por sí inagotable, sino ofrecer un punto de partida documentado, riguroso y plural, que dé continuidad al pensamiento estratégico naval mexicano y que contribuya, desde la reflexión académica, al fortalecimiento de la conciencia marítima nacional que el siglo XXI exige a México.

# El mar como eje del Poder Nacional

*Por: Almirante José Barradas Cobos, Subsecretario de Marina*

## INTRODUCCIÓN

Para adentrarse en la comprensión estratégica del México contemporáneo, resulta indispensable desmitificar una vieja concepción geográfica fuertemente arraigada en el imaginario colectivo: la idea de que la nación es únicamente un territorio continental delimitado por costas. La realidad geográfica, histórica y jurídica demuestra una tesis radicalmente opuesta: México es, por derecho y naturaleza, una potencia bioceánica. Con una extensión que supera los 3 millones de kilómetros cuadrados de zona marítima patrimonial y más de once mil kilómetros de litorales continentales e insulares, el destino, la seguridad nacional y la prosperidad económica del Estado están indisolublemente ligados al entorno marítimo.

En pleno siglo XXI, el concepto de Poder Marítimo Nacional ha evolucionado más allá de sus fronteras tradicionalmente militares. Hoy en día, este poder se define de manera holística como la capacidad total del Estado para aprovechar, administrar y proteger de manera sustentable sus recursos oceánicos y litorales. Como se ilustra en la doctrina de la Secretaría de Marina (SEMAR), el Poder Marítimo Nacional se constituye mediante una ecuación fundamental: la suma del Poder Naval —representado por la SEMAR-Armada de México— y los Intereses Marítimos Nacionales (IMN). Estos intereses abarcan diez dimensiones críticas que dan sustento a la Política Nacional Marítima implementada para consolidar el desarrollo nacional:

1. Seguridad Marítima
2. Sistema Portuario Nacional (SPN)
3. Protección Marítima y Portuaria
4. Cultura Marítima
5. Industria Naval
6. Recursos Naturales Marinos
7. Comercio Marítimo
8. Marina Mercante
9. Medio Ambiente Marino
10. Turismo Náutico

El aprovechamiento coordinado de este potencial no es un proceso fortuito; exige una arquitectura de planeación del más alto nivel institucional. En esta visión de Estado convergen orgánicamente dos grandes pilares de la planeación nacional: el Plan Nacional de Desarrollo (PND 2025-2030) y el Programa Sectorial de Marina (PSM 2025-

2030). Mientras el PND dicta las metas macro operando bajo cuatro ejes generales (Gobernanza con justicia; Desarrollo con bienestar; Economía moral; y Desarrollo sustentable) y tres ejes transversales (Igualdad sustantiva; Innovación pública; y Derechos de comunidades indígenas), el Programa Sectorial de Marina traduce estas directrices presidenciales en objetivos tangibles y líneas de acción operativas en el entorno marítimo.

A través de este engranaje, el PSM busca potenciar las capacidades tecnológicas, operativas y estratégicas de la institución para salvaguardar a la población, proteger los litorales y generar bienestar social. El presente artículo analiza en profundidad las tres grandes vertientes que materializan esta soberanía proyectada desde el mar: la industria de la construcción naval, la infraestructura portuaria y de dragado, y la arquitectura de monitoreo global de los océanos.

## **I. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MEXICANA COMO EJE DE INDEPENDENCIA TECNOLÓGICA**

La industria de la construcción naval constituye una de las disciplinas de la ingeniería más complejas y de mayor alcance técnico, ya que en el ciclo de diseño y fabricación de un buque confluyen de forma simultánea más de 50 especialidades de ingeniería (mecánica, eléctrica, electrónica, sistemas de control, hidrodinámica, metalurgia, entre otras). Desde una perspectiva geopolítica, la capacidad de diseñar, construir y mantener buques propios constituye un componente estratégico fundamental para el ejercicio de la soberanía nacional. La autonomía tecnológica en esta área impide que la defensa marítima del país dependa de terceros o de proveedores extranjeros, asegurando el control efectivo del Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva (ZEE), y disuadiendo actividades ilícitas en instalaciones energéticas y estratégicas costeras.

Para operacionalizar estas funciones, la Subsecretaría de Marina actúa a través de la Dirección General de Construcciones Navales (DIGECONSNV), la cual estructura su campo de acción en tres ejes orgánicos especializados:

- **Dirección Ejecutiva de Construcción Naval (DIRECONSNV):** Encargada de la elaboración, ingeniería de detalle y ejecución de nuevos proyectos constructivos destinados a la renovación y modernización de la Flota Naval.
- **Dirección Ejecutiva de Reparación Naval (DIREJERENAV):** Responsable de proporcionar mantenimiento programado a los cascos de acero (mantenimiento en carena) y de ejecutar la rehabilitación y modernización integral de buques cuya estructura principal aún conserva vida útil.

- **Dirección Ejecutiva de Ingeniería y Mantenimiento (DIREDIMAN):** Enfocada en la preservación, diagnóstico y reparación especializada de la maquinaria propulsora (motores principales), sistemas de transmisión y sistemas auxiliares de los buques operativos de la Armada.

### **1.1. Proyectos Estratégicos de Construcción y Transferencia de Tecnología**

Durante la presente administración, la DIGECONSNV ejecuta una planeación ambiciosa orientada a la producción propia en los Astilleros de Marina (ASTIMAR), con la que se proyecta la fabricación de al menos un buque multipropósito, 7 buques de patrulla oceánica, 12 buques de patrulla costera y 12 patrullas interceptoras. El diseño de estas plataformas se realiza empleando herramientas informáticas avanzadas de ingeniería, incluyendo análisis mediante Dinámica de Fluidos Computacional (CFD) preliminar y optimización de maquinaria para asegurar altos rangos de velocidad, autonomía y capacidades operativas bajo condiciones ambientales severas de salinidad y estado del mar.

El proyecto insignia de la industria naval mexicana lo constituye la nueva Patrulla Oceánica de Vigilancia (OPV por sus siglas en inglés) Clase Yucatán, concebida como una evolución tecnológica directa de las patrullas Clase Oaxaca. Con un calado de 3.4 metros y un puntal a cubierta principal de 4.7 metros, la Clase Yucatán introduce una nueva filosofía operacional en la Armada de México que reduce las brechas tecnológicas previas. Si bien ciertos sistemas de armamento y plantas de fuerza motriz son de participación extranjera, la ingeniería de detalle, la fabricación de equipos especializados desarrollados por el Instituto de Investigación y Desarrollo Tecnológico de la Armada de México (INIDETAM) y el ensamble integral del casco se ejecutan en astilleros nacionales. Esta colaboración, mediante esquemas de transferencia de tecnología, dinamiza la economía interna, especializa la mano de obra mexicana y fortalece la base industrial del sector de la defensa. La construcción de la primera unidad inició en el Astillero de Marina Número 1 (ASTIMAR-1) en Salina Cruz, Oaxaca, con la puesta de quilla realizada a finales de 2025, estimándose su botadura para finales de 2026 y una fase subsecuente de pruebas operativas del prototipo de seis meses en el año 2027.

Por su parte, las Patrullas Costeras Clase Mujeres Ilustres incorporan un modelo constructivo internacional. Los módulos iniciales de la primera embarcación se fabrican en el astillero Nea Peramus en Grecia bajo la supervisión directa de ingenieros navales mexicanos, para posteriormente ser trasladados al Astillero de Marina Número 2 (ASTIMAR-2) en Tampico, Tamaulipas, donde se efectuará el ensamble final a finales de este año. Un esquema similar se aplica a las Patrullas Interceptoras Clase Polaris III,

cuyo diseño de origen francés ha sido ampliamente probado en zonas costeras de África del Norte y Sudamérica. Ingenieros de la SEMAR participan activamente en las instalaciones de la firma OCEA en Francia para coordinar la entrega del primer paquete constructivo que será recibido y completado en Coatzacoalcos, Veracruz. En cuanto al soporte logístico masivo, el Buque Multipropósito Clase Campeche se encuentra en fase avanzada de diseño detallado a partir de la plataforma alemana FASSMER MPV100. Su construcción iniciará a finales de 2027 y destacará por su capacidad de despliegue logístico avanzada: podrá transportar hasta 250 elementos militares con su equipo, carga rodada y contenedores estándar, y operar simultáneamente con hasta tres helicópteros a bordo.

## **1.2. Proyectos de Modernización y Conversión Naval Sustentable**

El sostenimiento del Poder Marítimo requiere maximizar la vida útil remanente de los activos navales existentes. La Dirección Ejecutiva de Reparación Naval coordina el Proyecto de Rehabilitación y Modernización de las Patrullas Oceánicas de la Clase Holzinger. Este programa contempla la remotorización completa de los buques mediante el reemplazo del tren propulsor (con una velocidad operativa de 16 nudos) y la actualización integral del sistema de gobierno, de los equipos de navegación, de los sensores de detección y de los sistemas de armamento. La particularidad de este proyecto radica en la incorporación prioritaria de sistemas de comunicación y de enlace de datos con tecnología nativa desarrollada por científicos navales, lo que garantiza una vida útil operativa de al menos 10 años y la plena interoperabilidad con las patrullas de nueva generación.

Asimismo, se ejecuta la tropicalización de las Patrullas Costeras Clase Tenochtitlán. Al inicio de la administración, estas 10 unidades —adquiridas originalmente a la firma DAMEN y ensambladas en el país entre los años 2013 y 2017— presentaban severas limitaciones operativas y fallas críticas debido a las altas temperaturas ambientales del entorno mexicano. Mediante modificaciones de ingeniería en el cuarto de máquinas, se sustituyeron los intercambiadores de calor por componentes diseñados para rangos térmicos elevados, se optimizaron los flujos de ventilación forzada, se realizó mantenimiento mayor al sistema de Hélice de Paso Variable (HPV), se recalibraron válvulas y termostatos, y se reubicaron estratégicamente los nodos del sistema químico antiincrustaciones (*anti-fouling*). Al día de hoy, estas intervenciones han permitido reincorporar con éxito a la operación activa a 7 de las 10 embarcaciones de la flota.

Un ejemplo de innovación con un profundo impacto socioeconómico y ecológico es la conversión del buque de carga "RAUMA" en el buque sargacero oceánico "ARM Sargassum". Con dimensiones de 84.1 metros de eslora, 14.2 metros de manga y un desplazamiento a plena carga de 1,923 toneladas, esta plataforma comercial ha sido reconfigurada íntegramente por ingenieros de la SEMAR para el combate de sargazo en

el Caribe mexicano. El buque se dotó de una arquitectura industrial especializada que incluye cuatro bandas recolectoras mecánicas articuladas, tolvas de redistribución interna con un peso combinado de 18.5 toneladas, una empacadora hidráulica de alta presión y un sistema avanzado de almacenamiento en super sacos con capacidad para albergar hasta 700 piezas. Esta infraestructura permite recolectar, compactar y estibar hasta 300 toneladas de sargazo por viaje operativo, el cual es posteriormente descargado de manera automatizada mediante camiones de volteo en muelles estratégicos como el de Puerto Morelos, Quintana Roo.

Para sostener este andamiaje industrial, el Estado cuenta con cinco Astilleros de Marina de porte mayor distribuidos estratégicamente en ambos litorales (Tampico, Guaymas, Coatzacoalcos, Acapulco y Salina Cruz). A esta red se integrará próximamente el Centro de Reparaciones Navales de Ciudad Madero, Tamaulipas (CENREMAD-1), instalación estratégica que fue transferida a la SEMAR por la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX) y que actualmente recibe inversiones estructurales para reactivar sus sistemas de varada y diques secos. Complementariamente, operan cinco Centros de Reparación Naval enfocados en el mantenimiento preventivo y en la construcción de embarcaciones menores en los puertos de Veracruz, Frontera, Ciudad del Carmen, Chetumal y Manzanillo, participando de igual forma en el fomento y asesoría técnica de astilleros particulares nacionales.

## **II. INFRAESTRUCTURA INSTITUCIONAL: OBRAS MARÍTIMAS Y LA ESTRATEGIA NACIONAL DE DRAGADO**

La proyección del Poder Marítimo nacional requiere una sólida base terrestre e hidrográfica que garantice la operatividad continua de las fuerzas navales y potencie el desarrollo comercial del país. Este brazo técnico recae en la Dirección General de Obras y Dragado (DIGEOD), entidad encargada del diseño, la edificación, la modernización y el mantenimiento de la infraestructura de ingeniería civil, marítima y hospitalaria de la institución. Su campo de acción abarca desde complejas estructuras de protección portuaria hasta el desarrollo de capacidades médicas avanzadas y la gestión estratégica de las vías generales de comunicación marítima.

### **2.1. Obras Portuarias, Unidades Operativas y Sanidad Naval**

La construcción de infraestructura portuaria pesada resulta indispensable para la resiliencia y el resguardo de la flota mercante y militar frente a la dinámica oceánica costera. La DIGEOD ejecuta proyectos de ingeniería hidráulica de gran envergadura que incluyen la construcción de rompeolas, muelles marginales, escolleras de protección y obras de tablestacado para el control de la erosión. Un ejemplo del impacto regional de estas obras es el Sector Naval de Boca de Chila, en Nayarit, un proyecto integral que

enlaza la seguridad nacional con el desarrollo de infraestructura turística e industrial en el Pacífico central, donde se construyen rompeolas norte, protecciones marginales y muelles de atraque especializados. Asimismo, las intervenciones de ingeniería civil en la Boca de la Laguna de Corralero, en Pinotepa Nacional, Oaxaca, demuestran la dimensión social de estas obras: la rehabilitación y prolongación de sus escolleras estabilizan los canales de acceso, devolviendo la seguridad a la navegación de las comunidades pesqueras locales y preservando el equilibrio ecológico del sistema lagunar del cual cientos de familias dependen económicamente.

En el ámbito de la sanidad naval, la Dirección Ejecutiva de Obras ejecuta la construcción y la expansión física de la red hospitalaria institucional, fortaleciendo la capacidad de respuesta médica interna y complementando el apoyo civil en situaciones de desastre, en el marco del Plan Marina. Actualmente se realizan obras de ampliación y equipamiento tecnológico de alta especialidad en los Hospitales Navales de Manzanillo, Dos Bocas, Salina Cruz y Tampico, así como la edificación de nuevas clínicas e infraestructura de servicios médicos en el Puerto de Veracruz, Frontera, Yucalpetén, Isla Mujeres y Ensenada.

Por su parte, la consolidación de las Unidades Operativas proporciona la presencia física necesaria para resguardar los litorales. La edificación y modernización de Regiones, Zonas y Sectores Navales, así como de Batallones de Infantería de Marina (BIM), Estaciones Navales de Búsqueda, Rescate y Vigilancia Marítima (ENSAR) y Bases Aeronavales aseguran un despliegue operativo inmediato ante contingencias de seguridad nacional. En la actualidad, se encuentran en proceso constructivo:

- Las Bases Aeronavales de Acapulco, Guerrero, y La Pesca, Tamaulipas.
- La Sexta Zona Naval en Puerto Peñasco, Sonora.
- Las instalaciones de los Batallones de Infantería de Marina BIM-301 en Paraíso y BIM-302 en Comalcalco, Tabasco, son esenciales para el blindaje perimetral de la refinería y del polo logístico de Dos Bocas.

Esta infraestructura se complementa con el fortalecimiento logístico y educativo en el Polígono Naval de San Pablo Tepetlapa, Ciudad de México, donde se construye un Complejo Deportivo de alto rendimiento, y la Base Naval Logística, sede de la nueva Fábrica de Vestuario y Equipo de la Armada de México.

## **2.2. La Estrategia Nacional de Dragado y el Proyecto "Nuevo Manzanillo"**

A nivel macroeconómico, las operaciones de dragado se alinean con las metas de desarrollo nacional para potenciar la relocalización de cadenas globales de valor

(*nearshoring*) y consolidar los polos de desarrollo costeros. Mantener los canales de navegación limpios y con las profundidades de diseño adecuadas es un imperativo de soberanía económica, indispensable para el ingreso ininterrumpido de buques portacontenedores de última generación (clases Post-Panamax y Triple E) a los principales recintos portuarios del país. La Dirección Ejecutiva de Dragado coordina actualmente 17 operaciones simultáneas en ambos litorales y cuerpos de agua interiores, estructuradas bajo tres vertientes estratégicas fundamentales:

- **Apoyo a los Mandos Navales:** Orientado al desazolve y mantenimiento técnico de dársenas e instalaciones militares. Destacan los trabajos en la marina de la Heroica Escuela Naval Militar (HENM) en Antón Lizardo, Veracruz; el dragado del canal de acceso del Centro de Reparaciones Navales Número 5 en Frontera, Tabasco; las obras de mantenimiento del canal de navegación de San Blas, Nayarit; y las inmediaciones de los muelles de la Décimo Sexta Zona Naval en Boca de Chila.
- **Apoyo Social a la Población Civil:** Ejecutado bajo el marco del Plan Marina, realiza desazolves fluviales y costeros de emergencia para mitigar riesgos de inundación y recuperar cuerpos de agua degradados, con impactos positivos directos en los estados de Tabasco (ríos Grijalva y La Sierra, así como las compuertas de El Macayo bajo el Plan Integral Tabasco), Michoacán (recuperación integral del Lago de Pátzcuaro), Oaxaca (río Los Perros en Santa María Xadani, presa San Francisco Yosocuta en Huajuapán de León y canales de la Laguna de Corralero) y Chiapas (mantenimiento permanente de la bocabarra de El Mapache en Pijijiapan).
- **Convenios de Colaboración Institucional:** Alianzas presupuestales coordinadas con Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS), APIs estatales y gobiernos locales que reducen sustancialmente los costos en comparación con esquemas privados tradicionales. Entre estas operaciones destacan el dragado en el Puerto del Norte en Matamoros, Tamaulipas; el canal de navegación de la Isla del Carmen, Campeche; el mantenimiento de los accesos de San Pedrito en Manzanillo, Colima; el Puerto de Sisal en Yucatán; y el Puerto de Pichilingue en Baja California Sur.

El proyecto de mayor alcance en esta materia es la construcción del puerto estratégico "Nuevo Manzanillo" en la Laguna de Cuyutlán, Colima, cuyas obras de dragado mayor inician este año. Diseñado para ampliar las capacidades saturadas del puerto actual de Manzanillo, este complejo de infraestructura estratégica se ejecuta mediante un modelo de colaboración entre la SEMAR y el sector privado, que contempla la remoción masiva de un

volumen superior a 164 millones de metros cúbicos de sedimentos, en dos etapas constructivas plurianuales.

La primera etapa comprende el dragado y apertura de diversos polígonos hasta alcanzar profundidades operativas de 19 metros. Para lograrlo, se desplegará una flota especializada que incluye dragas estacionarias de corte y succión (CSD) y dragas autopropulsadas de succión por marcha con tolva (TSHD), tecnologías idóneas para el manejo y el confinamiento controlado de lodos densos. La segunda etapa contempla la profundización de los principales canales de acceso y de las dársenas de Ciaboga hasta una cota final de 21 metros de profundidad. Esta especificación de ingeniería garantizará el ingreso seguro de navíos con calados extremos bajo cualquier condición de marea, consolidando a Cuyutlán como una pieza clave para el comercio exterior, la seguridad logística del Estado y la protección del entorno ambiental circundante.

### **III. MONITOREO GLOBAL DE LOS OCÉANOS: INTELIGENCIA CIENTÍFICA Y ADAPTACIÓN CLIMÁTICA**

El ejercicio pleno de la soberanía marítima en el siglo XXI depende directamente de la capacidad tecnológica para generar conocimiento situacional preciso sobre los procesos físicos, químicos y biológicos que rigen el entorno oceánico. La Secretaría de Marina articula este escudo a través de la Dirección Ejecutiva de Investigación y Monitoreo Oceanográfico-Atmosférico (DIREDIMOAT), adscrita a la Dirección General de Servicios Técnicos y Científicos (DIGESERTEC). Esta dirección coordina de forma interconectada cuatro capacidades nucleares: oceanografía, hidrografía, meteorología y el sistema de alerta de tsunamis, transformando la captura de datos duros en herramientas de inteligencia predictiva al servicio del Alto Mando y de la seguridad de la navegación nacional.

Para el desarrollo de estas misiones de investigación aplicada, la SEMAR dispone de una infraestructura científica especializada que comprende 6 Buques de Investigación Oceanográfica (distribuidos de forma equitativa: tres asignados permanentemente al litoral del Océano Pacífico y tres al Golfo de México y Mar Caribe), 2 Institutos Oceanográficos regionales y 6 Estaciones de Investigación Oceanográfica costeras.

FIGURA 1.



FIGURA 2.



FIGURA 3. Primera capacidad: oceanografía y red mareográfica



### **3.1. Oceanografía, Hidrografía y la Transición al Estándar S-100**

La primera capacidad nuclear, enfocada en la oceanografía, se sustenta operativamente en la Red Mareográfica Nacional. Iniciada en el año 1999 con 30 estaciones, esta red opera actualmente 80 estaciones telemétricas automáticas distribuidas en ambos litorales (51 estaciones en el Pacífico mexicano y 29 en el Golfo de México y el mar Caribe). Su objetivo primordial es registrar el comportamiento y variaciones del nivel del mar de forma permanente, datos que constituyen la base científica obligatoria para la elaboración de cartografía náutica oficial, tablas numéricas de predicción de mareas y calendarios gráficos distribuidos a la comunidad marítima nacional.

Esta capacidad cobra relevancia ante los efectos globales del cambio climático: alteraciones físico-químicas invisibles de forma directa —como el incremento de la temperatura superficial, la acidificación del agua, el blanqueamiento de arrecifes de coral y la proliferación de zonas hipóxicas de bajo oxígeno— que demandan un monitoreo continuo mediante telemetría satelital, boyas oceanográficas y validación biológica en campo. Sin estas herramientas de medición in situ, el Estado perdería capacidad de anticipación ante riesgos ecológicos mayores, tales como la dispersión masiva de hidrocarburos o la degradación de las pesquerías comerciales costeras.

La segunda capacidad recae en la hidrografía y la cartografía náutica oficial, funciones soberanas del Estado que proporcionan conocimiento técnico detallado del relieve del fondo marino y de las propiedades físicas de la columna de agua. Mediante levantamientos batimétricos multihaz de alta precisión, la SEMAR detecta obstrucciones submarinas, clasifica la naturaleza de los fondos y delimita rutas de navegación seguras. Esta vertiente trabaja en coordinación directa con la Dirección de Dragados, encargada de verificar, de forma batimétrica, que las profundidades proyectadas en las obras de infraestructura portuaria se alcancen efectivamente.

Con una visión estratégica hacia el horizonte del año 2045, el salto tecnológico más disruptivo en la navegación moderna se articula mediante la adopción del Modelo Universal de Datos Hidrográficos S-100, desarrollado por la Organización Hidrográfica Internacional (OHI). Este nuevo estándar sustituye al formato análogo y limitado S-57, permitiendo por primera vez la integración dinámica, interoperable y automatizada de datos geoespaciales, hidrográficos (S-101), batimétricos tridimensionales (S-102) y variables meteorológicas en tiempo real directamente en los Sistemas Electrónicos de Visualización e Información de Cartas (ECDIS) de los buques. La Fase 1 de este ecosistema tecnológico global entró en vigor en enero de 2026, iniciando el periodo de transición reglamentaria en el cual los sistemas desplegarán de forma simultánea

cartografía en formatos S-57 y S-101. Asimismo, por mandato obligatorio de la Organización Marítima Internacional (OMI), a partir del 1 de enero de 2029, todas las nuevas consolas de navegación electrónica instaladas a bordo de buques comerciales sujetos al convenio internacional SOLAS deberán operar de forma mandatoria bajo este estándar universal.

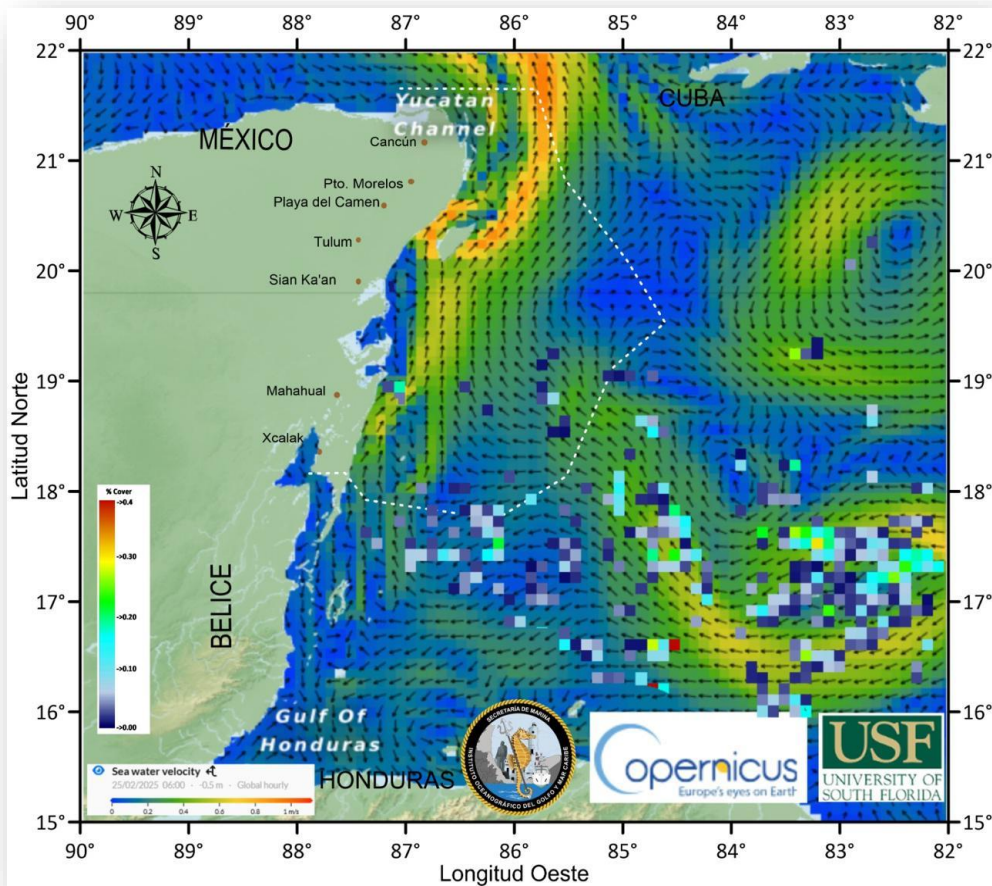
### **3.2. Meteorología Marítima, Gestión de Amenazas Ambientales y Alerta de Tsunamis**

La meteorología marítima y la predicción de fenómenos hidrometeorológicos severos operan de manera ininterrumpida combinando imágenes satelitales de alta resolución, modelos numéricos de predicción global, estaciones costeras automáticas, radiosondeos atmosféricos y datos oceanográficos recolectados por boyas a la deriva y vehículos submarinos autónomos (*gliders*). Estos sistemas analizan variables críticas como el contenido de calor oceánico y las anomalías de temperatura superficial en el mar, factores determinantes en la intensificación súbita de ciclones tropicales, tal como se evidenció históricamente con el huracán Otis en el año 2023, el cual mutó drásticamente de categoría 2 a categoría 5 en un lapso menor a 24 horas.

Esta inteligencia científica se aplica directamente en la gestión operativa de dos grandes amenazas ambientales críticas:

- **Derrames de Hidrocarburos:** Tomando como base la experiencia operativa acumulada durante las contingencias ambientales ocurridas en marzo de 2026 en las costas de Veracruz y Tabasco, la vigilancia oceanográfica continua demostró ser el factor clave para mitigar desastres ecológicos de mayor magnitud. El monitoreo sistemático de la superficie marina permite identificar de forma temprana la firma espectral de sustancias contaminantes en el mar, proporcionando vectores de dispersión que facultan a las unidades de superficie de la Armada para desplegar barreras mecánicas de contención y buques recuperadores antes de que el hidrocarburo impacte las líneas de costa.
- **Contención del Sargazo en el Caribe Mexicano:** Mediante la integración de modelos de Inteligencia Artificial (IA) alimentados con datos hidrodinámicos en tiempo real y lecturas satelitales proporcionadas por la Universidad del Sur de Florida (USF), la SEMAR genera pronósticos de trayectoria del sargazo con ventanas de anticipación de 24 y 48 horas. Esta alerta temprana optimiza el posicionamiento táctico preventivo de las barreras mecánicas flotantes y orienta de manera eficiente el despliegue de las embarcaciones sargaceras costeras y del buque oceánico "ARM Sargassum" para defender las playas estratégicas de la Península de Yucatán.

FIGURA 4



FUENTE: Imagen generada por el Instituto Oceanográfico del Golfo y Mar Caribe para el Monitoreo y Pronóstico de arribazón de Sargazo en las costas del Caribe Mexicano.

Complementariamente, el Centro de Alerta de Tsunamis (CAT) de la Secretaría de Marina constituye una capacidad de alto nivel para la seguridad nacional, encargada del monitoreo continuo en tiempo real de la actividad sísmica global y de las oscilaciones del nivel del mar. Con el fin de robustecer los esquemas de protección civil costera, la SEMAR gestiona la implementación técnica de un sistema de alertamiento masivo automatizado mediante dispositivos móviles basado en tecnología de Difusión Celular (CBS, *Cell Broadcast Service*). Este mecanismo permitirá emitir alertas audibles y textuales georreferenciadas a la población de las zonas costeras vulnerables pocos minutos después de registrarse un sismo de gran magnitud, tan pronto como los algoritmos del CAT determinen la probabilidad real de generación de un tren de ondas de tsunami. Esta capacidad de anticipación estratégica mitiga la pérdida de vidas

humanas y preserva la continuidad operativa de instalaciones críticas, bases navales y corredores marítimos nacionales.

#### **IV. IMPACTOS ESTRATÉGICOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y VULNERABILIDAD COSTERA HACIA EL HORIZONTE 2045**

Los escenarios prospectivos de mediano y largo plazo señalan que el cambio climático global representa uno de los desafíos más complejos para la estabilidad de los intereses marítimos de la nación. Registros históricos confirman que, en términos generales, el nivel medio global del mar ha mostrado un incremento acumulado de aproximadamente 23 centímetros desde el año 1880, registrándose casi la mitad de este aumento de forma acelerada durante los últimos 25 años. Hacia el horizonte del año 2045, los modelos matemáticos y científicos proyectan un escenario crítico con un aumento estimado del nivel del mar de entre 67 centímetros y 1.5 metros de altura en ambos litorales del territorio mexicano.

Las consecuencias materiales e ingenieriles de este fenómeno impactan directamente a las unidades de superficie e infraestructura de defensa de la Secretaría de Marina:

- **Pérdida de Eficiencia Termodinámica:** El aumento sostenido de la temperatura del agua de mar empleada en los sistemas de enfriamiento reduce el rendimiento de las plantas propulsoras de los buques navales y somete a los sistemas auxiliares de refrigeración de la maquinaria a condiciones de estrés mecánico extremo y sobrecarga constante.
- **Aceleración de la Corrosión Galvánica:** La acidificación progresiva de la columna de agua acelera los procesos químicos de corrosión galvánica en los cascos de acero de las embarcaciones, elevando los costos de mantenimiento y obligando a incrementar la frecuencia de los ingresos programados a dique seco para trabajos de carena. Asimismo, el calentamiento del agua propicia un crecimiento acelerado de incrustaciones biológicas (*biofouling*) en la obra viva de los buques, lo que incrementa la resistencia al avance hidrodinámico y eleva sustancialmente el consumo operativo de combustible.
- **Degradación Crítica del Combate Acústico (ASW):** El calentamiento global y la alteración de los gradientes de salinidad modifican drásticamente el Perfil de Velocidad del Sonido (PVS) bajo la superficie del mar. La formación de capas térmicas anómalas refracta y distorsiona las ondas acústicas, lo que provoca una degradación crítica del alcance de detección de los sonares pasivos empleados en misiones de guerra antisubmarina. El monitoreo científico continuo de la termoclina se convierte, por ende, en el único recurso tecnológico

que permite calcular estas anomalías físicas en tiempo real y adaptar las tácticas de combate acústico a las condiciones cambiantes del entorno oceanográfico.

A nivel costero, la erosión marina ya muestra efectos destructivos en diversas regiones del litoral del Golfo de México. En la localidad de Sánchez Magallanes, Tabasco, se registran tasas alarmantes de pérdida de playas que oscilan entre 3 y 5 metros anuales, lo que obliga al desplazamiento humano y a la reubicación de comunidades costeras completas, tal como ocurrió de forma crítica con la población de El Bosque, Tabasco, en agosto de 2025. Este escenario de vulnerabilidad física amenaza directamente la conectividad logística y la integridad estructural de bases navales estratégicas de la Armada, incluidas las instalaciones de la Tercera Región Naval con sede en Dos Bocas, Tabasco.

Ante este panorama, la SEMAR emplea los datos de su Red Mareográfica Nacional y de institutos de investigación para el rediseño preventivo de su infraestructura de defensa y la optimización de los modelos predictivos utilizados en la fase preventiva del Plan Marina, garantizando la resiliencia del Estado ante desastres naturales y climáticos y consolidando "El Mar como el verdadero Eje del Poder Nacional" en el siglo XXI.

## **CONCLUSIONES**

La construcción naval constituye un elemento estratégico del Poder Marítimo Nacional al fortalecer la soberanía, la seguridad y la autonomía operativa de México mediante capacidades propias para el diseño, la construcción, la modernización y el mantenimiento de unidades navales. El fortalecimiento de los astilleros nacionales, la incorporación de tecnología y la transferencia de conocimiento impulsan el desarrollo industrial, científico y económico del país, al tiempo que permiten a la Secretaría de Marina innovar, adaptarse a nuevos escenarios y responder eficazmente a las necesidades de seguridad, protección marítima y desarrollo nacional.

La construcción y remodelación de obras y la ejecución de dragados, constituyen un pilar estratégico del Poder Marítimo Nacional al fortalecer la infraestructura marítima, naval y logística que garantiza la presencia, operatividad y capacidad de respuesta del Estado mexicano en mares y costas. Mediante obras marítimas, bases operativas, hospitales, proyectos educativos y actividades de dragado, la Secretaría de Marina impulsa la seguridad a la navegación, la competitividad portuaria, el comercio marítimo y la protección de comunidades vulnerables, consolidando así la soberanía, la resiliencia y el desarrollo sostenible de México como una potencia marítima moderna.

El monitoreo multidimensional del entorno marino y atmosférico, la adopción de estándares internacionales como el S-100 y el empleo de herramientas avanzadas como la inteligencia artificial y el análisis satelital, consolidan una nueva forma de ejercer soberanía marítima basada en información precisa, interoperabilidad y anticipación. Para el horizonte 2045, estas capacidades no solo fortalecerán la eficacia operativa de la Armada de México, sino que también incrementarán la resiliencia nacional, la protección de la población y la seguridad de los intereses económicos y estratégicos del país.

## Referencias

- Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030. (2025). Gobierno de México; Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- Programa Sectorial de Marina 2025-2030. (2025). Secretaría de Marina; Transparencia SEMAR.
- Organización Hidrográfica Internacional. (2026). *Modelo Universal de Datos Hidrográficos S-100: Especificaciones y periodos de transición obligatoria de la OMI*. Mónaco: OHI.
- Barradas Cobos, J. (2026, 4 de junio). *El mar como eje del poder nacional* [Conferencia magistral]. Seminario La Relevancia del Poder Marítimo Nacional en el Siglo XXI, Auditorio del Centro de Estudios Navales en Ciencias de la Salud (CENSIS), Ciudad de México.
- Dirección General de Construcciones Navales. (2026). *Informe técnico de avances constructivos de la Patrulla Oceánica Clase Yucatán e innovaciones CFD*. Ciudad de México: Secretaría de Marina.
- Dirección General de Obras y Dragado. (2026). *Plan de ingeniería e infraestructura portuaria: Proyecto estratégico "Nuevo Manzanillo" en la Laguna de Cuyutlán*. Colima: SEMAR.
- Dirección Ejecutiva de Investigación y Monitoreo Oceanográfico-Atmosférico. (2026). *Estudio de variabilidad del nivel del mar, termoclinas anómalas y su impacto en sistemas de detección por sonar en el horizonte 2045*. Ciudad de México: DIGESERTEC; SEMAR.

# La política nacional marítima y el desarrollo de los intereses marítimos nacionales

*Por: Vicealmirante CG. DEM. José Méndez Vázquez, Jefe de la Unidad de la Autoridad Marítima Nacional.*

## INTRODUCCIÓN

El análisis de la soberanía, la seguridad y el desarrollo de un Estado bioceánico exige el estudio riguroso de su espacio geográfico y el andamiaje político-jurídico que rige sus aguas territoriales. En el contexto contemporáneo, la conceptualización del Poder Marítimo ha transitado de una visión netamente bélica o de control de las vías de comunicación hacia un enfoque integrador, en el que la gobernanza económica, la sostenibilidad del medio ambiente costero y el fortalecimiento de la infraestructura portuaria configuran el núcleo estratégico del desarrollo nacional. Para un país como México, dotado de una ubicación geográfica privilegiada y de una vasta extensión patrimonial submarina y litoral, el mar no representa únicamente una frontera natural, sino también un motor indispensable de bienestar social y de proyección geopolítica.

El propósito fundamental de este artículo es examinar en detalle la estructura, los fundamentos y las proyecciones de la Política Nacional Marítima (PNM) mexicana, tomando como referentes teórico-legales las tesis clásicas del pensamiento naval y la legislación nacional vigente. A través de este análisis, se expone cómo la interacción coordinada entre la Secretaría de Marina (SEMAR) y diversas autoridades federales, mediante instancias intersecretariales, busca consolidar los Intereses Marítimos Nacionales de cara a las próximas décadas. Finalmente, se aborda la prospectiva estratégica trazada hacia el año 2045, un horizonte temporal clave para medir la maduración de los proyectos de infraestructura, la sustentabilidad ecológica y el arraigo de una auténtica cultura marítima en la sociedad civil.

## I. MARCO GEOGRÁFICO Y CONTEXTO GENERAL

La condición bioceánica de México define intrínsecamente su identidad geopolítica y su potencial económico a nivel global. El territorio nacional tiene acceso directo a los dos océanos más grandes y dinámicos del planeta: el Pacífico y el Atlántico (incluidos el Golfo de México y el mar Caribe). Esta dualidad geográfica posiciona al país como un puente natural para el comercio intercontinental y como un actor estratégico en el hemisferio occidental.

Desde la perspectiva cuantitativa, la magnitud del entorno marítimo mexicano es contundente: el país cuenta con una extensión de 11,122 kilómetros de litorales costeros, lo cual lo ubica en el decimocuarto lugar a nivel mundial en cuanto a longitud de costas. Más allá de la línea de costa, la verdadera dimensión del patrimonio marítimo radica en su Zona Económica Exclusiva (ZEE), que abarca una superficie superior a los 3 millones de kilómetros cuadrados. Esta vasta extensión marina, sumada al mar territorial, supera significativamente la superficie terrestre de la nación, lo que implica que la mayor parte del territorio bajo la jurisdicción y los derechos soberanos de México es, en realidad, espacio marino.

Políticamente, el federalismo costero se materializa en 17 estados de la República que poseen frente marítimo. Estas entidades federativas albergan dinámicas demográficas, industriales, turísticas y pesqueras sumamente diversas, cuya viabilidad a largo plazo depende de una administración integrada de los recursos litorales. No obstante, a pesar de esta riqueza bioceánica, históricamente ha existido una asimetría entre la dotación geográfica del país y el desarrollo de una conciencia marítima generalizada en su población, un fenómeno que la Política Nacional Marítima contemporánea busca revertir prioritariamente.

## **II. FUNDAMENTOS TEÓRICOS DEL DESARROLLO MARÍTIMO: MAHAN Y CORBETT**

Para comprender el diseño de las políticas públicas orientadas al aprovechamiento del mar, es indispensable remitirse a los pilares de la geopolítica y de la estrategia naval clásica. Dos de los pensadores más influyentes en esta materia son el contraalmirante estadounidense Alfred Thayer Mahan y el historiador británico Sir Julian Stafford Corbett, cuyas teorías conceptualizan la relación entre el dominio del mar, la prosperidad económica y el poder estatal.

Alfred Mahan, en su obra cumbre *The Influence of Sea Power upon History (1660–1783)*, postuló que el poder marítimo es el factor determinante del auge y la caída de las grandes naciones. Para Mahan, la capacidad de un Estado para utilizar las vías oceánicas comerciales y negar su uso a los adversarios en tiempos de conflicto constituye la base de su riqueza y de su influencia internacional. El autor identificó elementos clave que condicionan el poder marítimo de una nación, entre los cuales destacan la posición geográfica, la conformación física del territorio, la extensión de sus costas, el volumen de la población, el carácter nacional y las características de su gobierno.

Desde la perspectiva mahaniana, el desarrollo de una robusta Flota Mercante, el establecimiento de puertos seguros y la protección de las líneas de comunicación marítima a través de una fuerza naval militar son componentes interdependientes. La

riqueza generada por el comercio marítimo financia la seguridad de las rutas, creando un ciclo virtuoso de desarrollo económico y poderío estratégico. En el contexto de la Política Nacional Marítima mexicana, el pensamiento de Mahan se refleja en la imperiosa necesidad de modernizar el Sistema Portuario Nacional y de potenciar la marina mercante de bandera nacional como pilares de la soberanía económica.

Por su parte, Sir Julian Corbett aportó una visión más matizada y flexible en *Some Principles of Maritime Strategy*. A diferencia de Mahan, quien enfatizaba la búsqueda de batallas decisivas para lograr el control absoluto del mar, Corbett argumentó que las operaciones marítimas no pueden entenderse de forma aislada, sino en estrecha relación con las operaciones terrestres y con la política general del Estado. Para Corbett, el objetivo principal de la estrategia marítima es el control de las líneas de comunicación para permitir el libre tránsito del comercio propio y entorpecer el del enemigo, reconociendo que dicho control suele ser relativo y disputado, más que absoluto.

Corbett introdujo conceptos fundamentales como la interdependencia entre las fuerzas navales y las actividades económicas del litoral, subrayando que el valor real del mar radica en los flujos e intercambios comerciales que sobre él transitan. Esta perspectiva resulta sumamente valiosa para Estados democráticos contemporáneos que, como México, orientan su Política Nacional Marítima hacia un enfoque multidimensional en el que la seguridad portuaria, el control aduanero, la salvaguarda ecológica y el desarrollo comunitario costero convergen bajo los principios de legalidad y de cooperación interinstitucional.

### **III. SUSTENTO NORMATIVO EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

La implementación de cualquier política pública de carácter estratégico en México requiere un sólido anclaje en el marco normativo nacional, que delimita las facultades de las autoridades y garantiza la certeza jurídica en el ámbito de los espacios marítimos. La Política Nacional Marítima se fundamenta en un sistema piramidal de leyes y planes que facultan al Estado para ejercer sus derechos soberanos y jurisdiccionales.

En la cúspide de este ordenamiento se encuentra la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Los artículos 27, 42 y 48 constitucionales definen la extensión del territorio nacional, la propiedad originaria de la Nación sobre las aguas de los mares territoriales, las zonas marítimas y la plataforma continental, así como el régimen de explotación de sus recursos. Asimismo, la Carta Magna establece las bases para la seguridad nacional y la salvaguarda de la soberanía.

Derivado del mandato constitucional, la estructura orgánica del Ejecutivo Federal se articula mediante la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Esta ley confiere a la Secretaría de Marina el carácter de Autoridad Marítima Nacional, otorgándole atribuciones explícitas para ejercer la soberanía en el mar territorial, vigilar la ZEE, regular las comunicaciones marítimas, salvaguardar la vida humana en el mar y administrar el sistema de capitanías de puerto.

El régimen sustantivo de los espacios oceánicos y las actividades comerciales se complementa con leyes federales de gran relevancia:

- **Ley Federal del Mar:** Instrumento normativo que internaliza los preceptos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y regula las zonas marinas mexicanas.
- **Ley de Navegación y Comercio Marítimo:** Ordenamiento encargado de regular la marina mercante, la educación náutica, el pilotaje, el remolque y la seguridad de las embarcaciones de bandera nacional y extranjera.
- **Ley de Puertos:** Marco jurídico aplicable a la construcción, uso, aprovechamiento, explotación y administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias nacionales.
- **Ley General de Bienes Nacionales:** Disposición que regula el dominio público sobre las playas, la zona federal marítimo-terrestre y los terrenos ganados al mar.
- **Ley de Seguridad Nacional:** Ley que conceptualiza la preservación de la soberanía y la integridad del territorio frente a amenazas internas y externas, vinculando directamente las funciones de la SEMAR en el mar con la estabilidad del Estado.

Finalmente, el eje orientador de la PNM se encuentra alineado con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND), documento rector que establece las prioridades nacionales del Ejecutivo Federal e impulsa la creación de políticas sectoriales para el crecimiento económico sustentable, la justicia social y el fortalecimiento de la infraestructura estratégica del país.

#### **IV. LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA Y EL MECANISMO DE COORDINACIÓN INTERSECRETARIAL**

La Política Nacional Marítima (PNM) se concibe como el instrumento estratégico integrador mediante el cual el Gobierno de México coordina los esfuerzos públicos y privados para el aprovechamiento sostenible, la protección y la gobernanza de sus espacios oceánicos y zonas costeras. Como documento rector, la PNM busca superar

la visión fragmentada o sectorial que tradicionalmente ha caracterizado la gestión marina del país, sustituyéndola por un enfoque estatal interdisciplinario y transversal.

Dada la naturaleza multifacética del mar, que abarca desde la extracción petrolera y la pesca comercial hasta la conservación de los arrecifes y el turismo internacional, su administración trasciende las competencias de una sola secretaría de Estado. Por ello, la viabilidad de la PNM descansa en un robusto mecanismo de gobernanza colectiva: la Comisión Intersecretarial para el Desarrollo Marítimo (CIDEMAR).

La CIDEMAR funciona como la instancia formal de concertación en la que confluyen las distintas dependencias de la Administración Pública Federal con atribuciones en el ámbito costero y oceánico. Entre las principales autoridades participantes que interactúan en este marco institucional destacan:

- **Secretaría de Marina (MARINA):** En su calidad de Autoridad Marítima Nacional y coordinadora sectorial de la seguridad y el desarrollo portuario.
- **Secretaría de Gobernación (SEGOB):** Responsable de la política interior y la articulación política del Estado.
- **Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE):** Encargada de la política exterior, la diplomacia marítima y los tratados internacionales ante organismos como la OMI.
- **Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SEGURIDAD):** Coordinadora de las estrategias generales de seguridad pública a nivel nacional.
- **Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP):** Responsable de la política fiscal y aduanera, así como de la asignación de recursos presupuestales para infraestructura.
- **Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT):** Encargada de la protección de los ecosistemas marinos, del control del impacto ambiental y de las áreas naturales protegidas.
- **Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (COMUNICACIONES):** Instancia con atribuciones en interconectividad terrestre y logística vinculada a los nodos portuarios.
- **Secretaría de Energía (SENER):** Reguladora de la explotación de hidrocarburos en aguas profundas y del desarrollo de energías oceánicas renovables.
- **Secretaría de Economía (SE):** Promotora del comercio exterior, de la inversión pesquera e industrial y del fomento de las cadenas globales de valor.

- **Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (SADER):** Responsable de la política pesquera y acuícola nacional a través de sus órganos desconcentrados.
- **Secretaría de Salud (SALUD):** Encargada del control sanitario en puertos y embarcaciones, y de la salud de las comunidades ribereñas.
- **Secretaría de Educación Pública (SEP):** Promotora de la investigación científica marina y de los programas de educación náutica y tecnológica marina.
- **Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS):** Vigila los derechos laborales y de seguridad social de la gente de mar y los trabajadores portuarios.
- **Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU):** Responsable del ordenamiento territorial de las zonas costeras y del desarrollo urbano portuario sustentable.
- **Secretaría de Turismo (SECTUR):** Impulsora de los destinos de playa, de cruceros y del turismo náutico como fuentes de derrama económica.

A través de la CIDEMAR, el Estado mexicano asegura que las directrices de la Política Nacional Marítima no se limiten a buenas intenciones, sino que se traduzcan en programas operativos concurrentes, en los que los criterios ecológicos de SEMARNAT, comerciales de SE y aduanales de SHCP operen bajo la misma lógica de seguridad y soberanía resguardada por la SEMAR.

- V. El desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales y la SEMAR

El corazón de la Política Nacional Marítima radica en la identificación, fomento y defensa de los Intereses Marítimos Nacionales (IMN), definidos como el conjunto de beneficios políticos, económicos, sociales y estratégicos que la Nación obtiene del uso y aprovechamiento de sus espacios marinos y litorales. El desarrollo armónico de estos intereses se estructura en diez componentes fundamentales, gestionados bajo la conducción y vigilancia de la SEMAR:

1. **Seguridad Marítima:** Es la condición primordial mediante la cual el Estado mexicano garantiza un entorno seguro en las zonas marinas mexicanas. Involucra la vigilancia activa, la protección civil frente a fenómenos meteorológicos y la salvaguarda de la vida humana en el mar mediante operaciones de búsqueda y rescate, eliminando riesgos que atenten contra la navegación o las actividades productivas.
2. **Sistema Portuario Nacional:** Constituye el conjunto de actores, infraestructura física, superestructura tecnológica y servicios establecidos en los puertos nacionales. Los puertos actúan como nodos logísticos clave que conectan el

transporte marítimo con el terrestre, lo que resulta determinante para la competitividad del comercio exterior.

3. **Protección Marítima y Portuaria:** Se define como la condición bajo la cual el Estado garantiza que las operaciones navales, mercantes y portuarias se lleven a cabo con un nivel de riesgo aceptable frente a amenazas de origen antrópico, tales como el terrorismo, el sabotaje, la piratería o el crimen organizado transnacional, en estricto apego al Código PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias).
4. **Cultura Marítima:** Representa el factor social indispensable para el desarrollo de los IMN. Integra la conciencia marítima colectiva de la población, la difusión de las ciencias del mar, los conocimientos ancestrales, las tradiciones navales, las competencias profesionales de la gente de mar y la preservación de los objetos tangibles e intangibles vinculados con la historia oceánica del país.
5. **Industria Naval:** Comprende las actividades de investigación científica, diseño de ingeniería, construcción, reparación, modernización, mantenimiento, desguace y reciclaje de embarcaciones civiles y militares, así como de artefactos navales (como plataformas petroleras). Su fortalecimiento genera empleos altamente calificados y reduce la dependencia tecnológica del exterior.
6. **Recursos Naturales Marinos:** Engloba a todos los recursos vivos (especies pesqueras, biodiversidad bentónica) y no vivos (hidrocarburos, minerales polimetálicos, sales), tanto presentes como potenciales, ubicados en las zonas marinas mexicanas y que son susceptibles de un aprovechamiento sustentable en beneficio de la economía nacional.
7. **Comercio Marítimo:** Se refiere al intercambio masivo de mercancías, bienes y servicios por vía marítima. Dado que más del 80% del volumen del comercio mundial se mueve por vía marítima, este componente es el motor fundamental del crecimiento macroeconómico del país.
8. **Marina Mercante:** Es el conjunto humano y material integrado por la gente de mar (capitanes, oficiales, tripulantes), las embarcaciones comerciales, los remolcadores y los artefactos navales de bandera mexicana. Su desarrollo es vital para asegurar el cabotaje nacional y mantener presencia en las rutas internacionales de transporte marítimo.
9. **Medio Ambiente Marino:** Comprende el estudio, la preservación y la restauración de los componentes, condiciones y factores físicos, químicos, geológicos y biológicos que integran los ecosistemas marinos y costeros. Esto

abarca desde las aguas del océano y el espacio aéreo suprayacente, hasta el fondo marino, el fondo oceánico y su respectivo subsuelo, mitigando los impactos del cambio climático y la contaminación por plásticos.

10. **Turismo Náutico:** Involucra el desarrollo de actividades recreativas, deportivas y de esparcimiento que se realizan en contacto directo con el entorno acuático. Incluye la navegación turística mediante cruceros internacionales, embarcaciones menores de recreo y marinas turísticas, así como la práctica de deportes náuticos en las vías navegables nacionales, lo que constituye un motor de desarrollo regional para las comunidades costeras.

## **VI. PROSPECTIVA ESTRATÉGICA PARA EL AÑO 2045: HACIA LA CONSOLIDACIÓN DEL PODER MARÍTIMO**

Una política de Estado de la envergadura de la Política Nacional Marítima no puede limitarse a visiones de corto plazo ni a ciclos de administración sexenales. Por ello, el Estado mexicano ha delineado una hoja de ruta estratégica con un horizonte de planeación a largo plazo fijado para 2045, concebido para la consolidación definitiva de la PNM.

La visión de largo plazo al año 2045 establece explícitamente el compromiso de:

“desarrollar la infraestructura estratégica y garantizar las condiciones de seguridad y soberanía que permitan la adopción de mejores prácticas en las actividades productivas y el establecimiento de una Cultura Marítima sustentable que fortalezca el poder marítimo de la Nación para el bienestar del pueblo mexicano, con la coordinación y concertación de los Intereses Marítimos Nacionales”.

Para alcanzar este ambicioso estado final deseado, la Autoridad Marítima Nacional y las dependencias integradas en CIDEMAR han venido articulando una agenda de foros, ponencias, foros internacionales y actividades de vinculación social que, de forma progresiva, construyen las bases del desarrollo marítimo. Entre los hitos de planeación y foros de consulta social de esta agenda estratégica destacan:

- **Foro de “Economía Moral y Trabajo 2025”:** Espacio de participación social orientado a la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030, en el que se incluyeron mesas de trabajo sobre los derechos de la gente de mar y el desarrollo pesquero justo.
- **Foro Internacional Marítimo Portuario México 2024:** Plataforma técnica global en la que se presentó formalmente la ponencia de la “Política Nacional Marítima” ante expertos mundiales, armonizando el proyecto mexicano con las directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI).

- **Promoción de la candidatura de México en el Consejo de la OMI (mayo 2025):** Campaña diplomática coordinada por la SRE y la SEMAR para asegurar la permanencia e influencia de México en el órgano ejecutivo de la máxima autoridad marítima mundial, potenciando la voz del país en la toma de decisiones sobre seguridad de la navegación y prevención de la contaminación.
- **Campañas de difusión en medios periodísticos:** Entrevistas y artículos editoriales orientados a socializar ante la opinión pública la relevancia estratégica de la inversión portuaria y de la protección del litoral como asuntos de seguridad nacional y de bienestar colectivo.

Paralelamente, la agenda estratégica contempla un fuerte componente de cohesión comunitaria a través de festividades y concursos nacionales que siembran la semilla de la conciencia marítima en las nuevas generaciones:

- **Concursos nacionales “La niñez y la mar” y “La vejez y la mar” (abril y mayo de 2026):** Certámenes literarios y artísticos dirigidos a fomentar el vínculo emocional y reflexivo de la infancia y de la tercera edad con el patrimonio oceánico del país.
- **Conmemoración del 133 aniversario del Faro de Progreso (mayo de 2026):** Acto cívico-histórico que reivindica la importancia de las ayudas a la navegación y la infraestructura histórica costera en el desarrollo regional.
- **Celebración del “Día Internacional de las mujeres en el sector marítimo” (mayo de 2026):** Evento estratégico orientado a impulsar la equidad de género y a reconocer el papel creciente de las mujeres como capitanas, oficiales mercantes, científicas del mar e ingenieras navales.
- **El “Festival del mar” (junio de 2026):** Encuentro cultural y productivo de carácter masivo que vincula las tradiciones marineras, la gastronomía costera, las regatas deportivas y la divulgación científica en un solo espacio de identidad nacional.

La ruta hacia el 2045 plantea que, mediante este engranaje de infraestructura, diplomacia internacional y tejido social, México transite de ser un país con costas a convertirse en una verdadera potencia marítima sustentable, donde la economía azul aporte de forma significativa al Producto Interno Bruto (PIB) bajo esquemas de estricta conservación ambiental y justicia social.

## CONCLUSIONES

La Política Nacional Marítima de México representa un viraje fundamental en la concepción estratégica del espacio oceánico nacional. Al amparo de las teorías clásicas de Alfred Mahan y Julian Corbett, queda demostrado que el mar es un espacio dinámico donde la seguridad y el desarrollo económico resultan indisolubles; no puede existir un comercio marítimo próspero ni puertos competitivos sin un entorno de certidumbre jurídica, orden y protección soberana, funciones que la Secretaría de Marina ejerce con rigor en su carácter de Autoridad Marítima Nacional.

La complejidad inherente al medio ambiente marino demanda un modelo de gobernanza coordinada. Mecanismos institucionales como la CIDEMAR resultan indispensables para que las 15 secretarías de Estado concurrentes articulen políticas armónicas que eviten la sobreexplotación de los recursos o la desatención de la infraestructura portuaria. El desarrollo integral de los diez componentes de los Intereses Marítimos Nacionales —desde la marina mercante y la industria naval hasta el cuidado ecológico y el turismo náutico— constituye la única vía factible para consolidar un crecimiento azul de largo alcance.

Finalmente, la prospectiva hacia el año 2045 compromete al Estado mexicano a mantener una continuidad institucional que trascienda las administraciones de corto plazo. Solo mediante la suma de infraestructura estratégica, una firme presencia diplomática en foros internacionales como la OMI y el fomento decidido de una cultura marítima en el tejido social, México podrá cosechar plenamente los beneficios de su vasta condición bioceánica, garantizando la soberanía, la sustentabilidad de sus mares y, fundamentalmente, el bienestar del pueblo mexicano.

## Referencias

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [Const.] (1917). Artículos 27, 42, 48. Edición contemporánea con reformas al 2026.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). (1982). Organización de las Naciones Unidas.
- Corbett, J. S. (1911). *Some Principles of Maritime Strategy*. Longmans, Green and Co.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos [LNYCM]. (2006). Diario Oficial de la Federación. México.
- Ley de Puertos [LP]. (1993). Diario Oficial de la Federación. México.

- Ley Federal del Mar [LFM]. (1986). Diario Oficial de la Federación. México.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Little, Brown & Co.
- Plan Nacional de Desarrollo 2018–2024. (2019). Presidencia de la República. Diario Oficial de la Federación. México.
- Secretaría de Marina [SEMAR]. (2021). *Documento Rector de la Política Nacional Marítima (Versión 1.0)*. Gobierno de México.

# La relevancia del Poder Naval y su contribución al Poder Marítimo de México: un análisis geopolítico y estratégico

*Por: Vicealmirante Marco Antonio Peyrot Solís, Subjefe Administrativo de Operaciones Navales*

## RESUMEN

El presente artículo analiza la relevancia del Poder Naval y su contribución al Poder Marítimo de México desde un doble enfoque geopolítico y estratégico. En la primera parte se examinan las teorías geopolíticas clásicas de Mahan, Spykman y Cohen, y se aplican a la situación geográfica de México como nación bioceánica, proponiéndose una doctrina geopolítica nacional basada en círculos concéntricos de influencia. En la segunda parte se analiza la evolución institucional de la Secretaría de Marina, el marco constitucional de los objetivos e intereses nacionales, y la relación conceptual entre Poder Nacional, Poder Militar, Poder Marítimo y Poder Naval. Posteriormente se describe el contexto marítimo de México, las amenazas a la seguridad marítima y la estructura, organización y composición de la Armada de México. Se concluye que la consolidación del Poder Naval y su contribución directa al Poder Marítimo de México atraviesan un momento de transformación estructural, en el que el fortalecimiento institucional resulta indispensable para sostener el desarrollo económico y la soberanía nacional.

**Palabras clave:** geopolítica, Poder Naval, Poder Marítimo, Armada de México, seguridad marítima, intereses nacionales.

## I. INTRODUCCIÓN

La geopolítica es la disciplina que estudia cómo la geografía de un territorio — sus recursos naturales, fronteras, acceso al mar o relieve físico— influye directamente en las decisiones políticas, las relaciones internacionales, las alianzas y las estrategias de poder de los Estados (Peyrot Solís, 2024). A partir de esta premisa, el presente artículo se propone analizar las principales teorías geopolíticas aplicables al caso mexicano y determinar la situación general de México como nación bioceánica, con el propósito de establecer la relevancia del Poder Naval y su contribución al Poder Marítimo nacional.

El análisis se desarrolla en dos aproximaciones complementarias. La primera examina el sustento teórico-geopolítico que explica por qué el mar constituye un elemento

estratégico determinante para el desarrollo de México como potencia marítima. La segunda analiza la situación institucional, jurídica y operativa actual de la Secretaría de Marina y la Armada de México, evidenciando cómo el Poder Naval se traduce en capacidad efectiva para proteger los intereses marítimos nacionales.

## **II. MARCO TEÓRICO: LAS TEORÍAS GEOPOLÍTICAS CLÁSICAS Y SU APLICACIÓN A MÉXICO**

### **2.1 La teoría del *heartland* y su contraposición con el poder marítimo**

Las teorías geopolíticas continentalistas, centradas en el concepto de Tierra Corazón o *heartland*, descartan por completo el uso del mar y, en consecuencia, el Poder Marítimo y el Poder Naval como elementos determinantes del poder estatal. Bajo esta lógica, Estados pequeños como Polonia fueron concebidos históricamente como zonas de contención para impedir la formación de un bloque continental dominante (Peyrot Solís, 2024). Esta corriente, sin embargo, contrasta con las teorías talasocráticas que se desarrollan a continuación, las cuales otorgan al mar un papel central en la configuración del poder mundial.

### **2.2 La teoría del Poder Naval de Alfred Mahan**

Alfred Thayer Mahan sostuvo que quien logra el dominio del mar domina el mundo, y definió los factores que afectan el desarrollo de una potencia marítima: la situación geográfica, la naturaleza y configuración de las costas, la extensión del territorio, el número de habitantes, el carácter de la población y la clase de gobierno (Mahan, 1890). Para Mahan, el verdadero eje del poder mundial se encuentra en el mar, y los países bioceánicos poseen un potencial particular para convertirse en potencias mundiales.

### **2.3 La teoría del Rimland de Nicolas Spykman**

Nicolas Spykman, por su parte, jerarquizó los espacios del globo terráqueo en función de su importancia estratégica, ubicando en primer lugar las rutas comerciales marítimas, y propuso una clasificación de los países según sus culturas y lenguas como factor de cohesión geopolítica (Spykman, 1942).

### **2.4 El Sistema Dinámico de Saul Cohen**

Saul Cohen desarrolló el modelo del Sistema Dinámico, el cual permite comprender la interacción entre regiones geoestratégicas y regiones geopolíticas en un mundo multipolar, ofreciendo un marco adicional para el análisis de la posición estratégica de los Estados (Cohen, 1973).

Estas tres teorías —el Poder Naval de Mahan, el Rimland de Spykman y el Sistema Dinámico de Cohen— pueden aplicarse de manera complementaria a la geopolítica de México, al considerar el mar como elemento clave para su desarrollo como potencia marítima.

### **III. SITUACIÓN GEOGRÁFICA DE MÉXICO Y DOCTRINA GEOPOLÍTICA NACIONAL**

Conforme a los factores identificados por Mahan, México presenta condiciones geográficas favorables para el desarrollo de un Poder Marítimo robusto: es un país bioceánico, con litorales extensos y una configuración costera diversa; posee una notable extensión territorial y riqueza de recursos naturales, incluyendo diversidad agrícola, minerales y petróleo; cuenta con una población de 130 millones de habitantes; y se organiza bajo una república democrática presidencialista. No obstante, se identifica como rasgo cultural un perfil poblacional pasivo que tiende a evitar el peligro, lo cual constituye un factor a considerar en la construcción de una cultura marítima nacional (Peyrot Solís, 2024).

A partir de la doctrina geopolítica de los círculos concéntricos —que sostiene que la prioridad e influencia de un país disminuyen a medida que se aleja de sus fronteras, como se ilustra con el ejemplo histórico de Brasil—, se propone una doctrina geopolítica específica para México, estructurada en tres niveles de influencia. El primero corresponde al territorio nacional y los vecinos inmediatos; el segundo a la vecindad regional y el resto del continente; y el tercero al escenario global, incluyendo las potencias mundiales y los organismos internacionales.

Aplicando este modelo, México mantendría una influencia natural sobre Centroamérica, el Caribe, Colombia y Venezuela; una influencia en disputa respecto del resto de América Latina, lo que podría generar tensiones con Brasil; y enfrentaría limitaciones estructurales derivadas de la presencia de los Estados Unidos al norte y del Océano Pacífico al oeste. Bajo esta doctrina, el Mar Caribe se identifica como área geoestratégica prioritaria, equivalente al *heartland* mexicano, lo que orienta la proyección del Poder Marítimo y Naval del país hacia esa región (Peyrot Solís, 2024).

### **IV. EVOLUCIÓN INSTITUCIONAL DEL PODER MARÍTIMO Y NAVAL MEXICANO**

El fortalecimiento institucional del Poder Marítimo y Naval de México puede rastrearse a través de un proceso histórico de más de dos siglos. El 27 de septiembre de 1821 se creó el Ministerio de Guerra y Marina, el 4 de octubre de ese mismo año se constituyó la Secretaría de Guerra y Marina; el 1º de noviembre de 1937 cambia de denominación a Secretaría de Defensa Nacional; el 30 de diciembre de 1939 se creó el Departamento Autónomo de Marina; y el 31 de diciembre de 1940 se estableció la

Secretaría de Marina, separándose definitivamente de la Secretaría de la Defensa Nacional. En 1976 se separaron las atribuciones relativas a puertos y marina mercante (Armada de México, 2024).

Más recientemente, el 19 de diciembre de 2016 recayó en la Secretaría de Marina la figura de la Autoridad Marítima Nacional, y el 7 de junio de 2021 la dependencia recibió de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes las atribuciones en materia de puertos, marina mercante, y formación y capacitación de su personal. Este proceso evidencia la transformación de la Marina, de un departamento subordinado a una Secretaría de Estado con atribuciones integrales sobre el ámbito marítimo nacional.

## **V. MÉXICO EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL Y MARCO CONSTITUCIONAL DE LOS INTERESES NACIONALES**

En el plano internacional, México ocupa el undécimo lugar en extensión territorial, el undécimo lugar en población con 130 millones de habitantes, y la decimotercera economía del mundo. No obstante, ocupa apenas el lugar 120 en gasto en defensa, equivalente al 0.9% del Producto Interno Bruto. El 65% de su comercio exterior se realiza con los Estados Unidos y el 12% con China, lo que evidencia una marcada disparidad económica y militar respecto de sus principales socios comerciales y vecinos regionales (Peyrot Solís, 2024).

Los objetivos e intereses nacionales de México se desprenden directamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Entre los objetivos nacionales se identifican la soberanía e integridad territorial (artículos 39 y 89, fracción VI), la seguridad y el orden interno (artículos 21 y 89, fracción VI) y la rectoría del Estado en el desarrollo nacional (artículo 25). Entre los intereses nacionales se encuentran los derechos humanos (artículo 1º), la república representativa (artículos 40 y 41), los mares territoriales y la Zona Económica Exclusiva (artículo 27), y la política exterior (artículo 89, fracción X) (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM], 1917).

## **VI. PODER NACIONAL, PODER MILITAR, PODER MARÍTIMO Y PODER NAVAL: UNA RELACIÓN DE CÍRCULOS CONCÉNTRICOS**

El Poder Nacional puede definirse como la capacidad de un Estado para alcanzar y preservar sus objetivos nacionales, y se analiza a través de los campos político, económico, social, militar, tecnológico y diplomático. Dentro de este marco, el Poder Marítimo se enfoca en el uso estratégico del mar: comercio, recursos, rutas marítimas, industria naval, puertos y presencia estratégica. El Poder Naval, por su parte, está constituido por la fuerza naval organizada para operar en el mar, es decir, la Armada de

México y sus unidades operativas. Finalmente, los Intereses Marítimos Nacionales, definidos en la Política Nacional Marítima, son los recursos valiosos con que cuenta la nación, cuya protección y aprovechamiento sustentable corresponde proteger en sus zonas marinas y litorales (Secretaría de Marina [SEMAR], 2022).

La relación entre estos conceptos puede entenderse mediante un esquema de círculos concéntricos: el Poder Naval forma parte del Poder Marítimo, éste a su vez se integra al Poder Militar, y todos ellos convergen finalmente en el Poder Nacional. Este esquema permite comprender que el fortalecimiento del Poder Naval no constituye un fin en sí mismo, sino un medio indispensable para sostener el Poder Marítimo y, en última instancia, el Poder Nacional en su conjunto.

## **VII. CONTEXTO MARÍTIMO Y AMENAZAS A LA SEGURIDAD MARÍTIMA DE MÉXICO**

México es un país bioceánico que cuenta con más de 11 mil kilómetros de costa, más de 300 mil kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva, 17 estados costeros, 103 puertos y 15 terminales marítimas. La actividad marítima representa el 41% del Producto Interno Bruto nacional y concentra al 43% de la población del país, además de que México ocupa el lugar 17 a nivel mundial en producción pesquera. La región de Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR) que el país debe cubrir se extiende hasta 500 millas náuticas (SEMAR, 2022).

No obstante, estas características marítimas privilegiadas también hacen a México propicio para actividades ilícitas y vulnerable a fenómenos naturales. Entre los riesgos ambientales destacan la contaminación portuaria y marítima, así como el cambio climático, y se anticipa para 2026 la presencia del fenómeno de El Niño. Entre las amenazas vinculadas a la delincuencia organizada se identifican el narcotráfico, el contrabando de armas, combustibles y dinero, el robo en zonas marinas mexicanas y la piratería, la pesca ilegal de especies protegidas y la migración irregular por vía marítima.

## **VIII. MISIÓN, ESTRUCTURA Y COMPOSICIÓN DE LA ARMADA DE MÉXICO**

La Armada de México es una institución militar nacional de carácter permanente, cuya misión consiste en emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior, proteger la soberanía de la nación y sus intereses marítimos, mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas y coadyuvar en la seguridad interior del país, en los términos que establecen la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte (SEMAR, 2022).

Para el cumplimiento de esta misión, la Armada de México se organiza en una estructura operativa compuesta por dos Fuerzas Navales, ocho Regiones Navales, una Región Naval Central, 17 Zonas Navales y 16 Sectores Navales. Esta estructura despliega Unidades Operativas de Superficie, Aeronavales y de Infantería de Marina para proteger la soberanía nacional, tanto en tareas de defensa exterior como en la coadyuvancia de la seguridad interior del país.

En cuanto a sus unidades de superficie, la Armada de México cuenta con 127 unidades, integradas por 28 patrullas oceánicas, 12 patrullas costeras, 65 patrullas interceptoras, 15 buques auxiliares, 6 buques de apoyo al mando y un buque escuela. En el ámbito aeronaval, dispone de 43 unidades de ala fija —entre ellas C-295, CN-235, Caravan, King Air, Texan, Gulfstream, Challenger, Lear Jet y Dash-8— y 46 unidades de ala rotativa, entre las que destacan los helicópteros Panther, MI-17, Cougar y Black Hawk. Por su parte, el componente de Infantería de Marina despliega más de 26 mil elementos en unidades operativas, más de 2 mil integrantes en Unidades Operativas Especiales (UNOPES) y más de 2 mil elementos asignados a tareas de seguridad pública (Armada de México, 2024).

## **IX. LA CONTRIBUCIÓN DEL PODER NAVAL AL PODER MARÍTIMO NACIONAL**

México posee vastas zonas marítimas —su Zona Económica Exclusiva es dos veces más grande que su territorio terrestre—, por lo que se requiere una coordinación efectiva entre el potencial económico que representa el Poder Marítimo y la protección institucional que ofrece el Poder Naval. Los Intereses Marítimos constituyen el motor económico del desarrollo nacional, sumando capacidades comerciales, económicas y científicas en el entorno oceánico a través de infraestructura y recursos como puertos estratégicos, marina mercante, pesca, energía e investigación. El Poder Naval, por su parte, funge como el escudo protector: la Armada de México es garante de la soberanía sobre el entorno marítimo, crea y mantiene un entorno seguro, legal y estable en las zonas marinas mexicanas, y con ello permite que las actividades comerciales y humanas prosperen mediante la estabilidad de dicho entorno (Peyrot Solís, 2024).

En síntesis, la Secretaría de Marina garantiza la seguridad, la vida humana y el desarrollo económico del país a través del ejercicio del Poder Naval, articulado en tres ejes fundamentales: la seguridad y el estado de derecho, la salvaguarda de la vida humana en el mar, y el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional. El impacto estratégico y económico de esta labor se traduce en que el Poder Naval fortalece al Poder Marítimo, protege la riqueza oceánica nacional y permite el desarrollo económico del país.

## CONCLUSIONES

El análisis geopolítico, institucional y operativo desarrollado en este artículo permite afirmar que la consolidación del Poder Naval y su contribución directa al Poder Marítimo de México atraviesan un momento de transformación estructural. Las teorías geopolíticas clásicas de Mahan, Spykman y Cohen ofrecen un marco conceptual sólido para comprender por qué el mar constituye un elemento determinante para el desarrollo de México como potencia marítima, mientras que la doctrina de círculos concéntricos permite proyectar estratégicamente la influencia nacional hacia el Mar Caribe como área geoestratégica prioritaria.

Asimismo, la evolución institucional de la Secretaría de Marina —desde su origen como Ministerio de Guerra y Marina hasta su consolidación como Autoridad Marítima Nacional— evidencia un fortalecimiento progresivo de las capacidades del Estado mexicano para administrar su entorno marítimo. No obstante, persiste una disparidad significativa entre el potencial geoestratégico del país, reflejado en su extensión territorial, población y peso económico, y el gasto en defensa que actualmente destina a sostener dicho potencial.

Finalmente, el análisis de la relación entre Poder Nacional, Poder Militar, Poder Marítimo y Poder Naval, así como la revisión del contexto marítimo, las amenazas a la seguridad marítima y la composición actual de la Armada de México, confirman que el fortalecimiento del Poder Naval constituye una condición indispensable para sostener el Poder Marítimo nacional. En la medida en que México logre consolidar este vínculo estratégico, estará en condiciones de proteger eficazmente sus intereses marítimos y de impulsar el desarrollo económico y la soberanía nacional en el siglo XXI.

## Referencias

- Armada de México. (2024). *Estructura, organización y medios de la Armada de México*. Secretaría de Marina.
- Cohen, S. B. (1973). *Geography and politics in a world divided* (2a ed.). Oxford University Press.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM]. (1917). Diario Oficial de la Federación, última reforma publicada.
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Little, Brown and Company.
- Secretaría de Marina [SEMAR]. (2022). *Política Nacional Marítima*. SEMAR.
- Spykman, N. J. (1942). *America's strategy in world politics: The United States and the balance of power*. Harcourt, Brace and Company.

# Desarrollo tecnológico y espacio marítimo

*Por: Contralmirante Juan Francisco Robles Camacho, Director del Instituto de Investigación y Desarrollo Tecnológico*

## RESUMEN

El presente artículo analiza la estrategia de seguridad y desarrollo industrial implementada por la Secretaría de Marina (SEMAR) con el objetivo de consolidar la soberanía tecnológica y potenciar el Poder Marítimo Nacional de cara al año 2030 y su proyección hacia 2045. A través del estudio de los entes productivos clave—como el Instituto de Investigación y Desarrollo Tecnológico (ININDETEC), la Dirección General de Industria Naval (DIGECONSNV) y la Industria Naval Nacional de México (INAMEX)—se examina la transición desde un modelo de adquisición de tecnología externa hacia uno enfocado en el diseño, desarrollo y producción nacional de semiconductores de uso específico, sistemas autónomos e inteligencia artificial (IA). El análisis detalla los desarrollos multidominio (marítimo, aéreo, espacial, terrestre y ciberespacio) y establece cómo la soberanía tecnológica se constituye como la base operativa y disuasiva del Estado mexicano en el entorno contemporáneo.

**Palabras clave:** Soberanía Tecnológica, Poder Naval, ININDETEC, Sistemas Autónomos, Inteligencia Artificial, Ciberseguridad, Semiconductores.

## I. INTRODUCCIÓN Y MARCO NORMATIVO NACIONAL

El ejercicio del Poder Marítimo Nacional y la salvaguarda de los intereses soberanos en las zonas marinas mexicanas, litorales, ríos, zonas lacustres y recintos portuarios exigen una evolución constante de las capacidades operativas del Estado. Conforme a las facultades constitucionales otorgadas a la Secretaría de Marina (SEMAR) en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, la institución no solo asume la responsabilidad de mantener el estado de Derecho y la seguridad interior, sino que también se posiciona como un motor indispensable para impulsar el desarrollo socioeconómico y científico del país. En este contexto, la dependencia de tecnologías extranjeras en áreas críticas de defensa representa una vulnerabilidad estratégica insostenible frente a los desafíos geopolíticos actuales.

Para dar respuesta a estas demandas, el Estado mexicano ha establecido un robusto Marco Normativo de la Ciencia, Tecnología e Innovación (CTI) que articula los esfuerzos sectoriales. Este entramado legal y de planeación estratégica se encuentra alineado de forma directa con el Plan Nacional de Desarrollo (PND 2025-2030), el Plan México (Estrategia de Desarrollo Económico Equitativo y Sustentable para la Prosperidad

Compartida) y el Programa Sectorial de Marina. Asimismo, las bases institucionales para la ejecución operativa e industrial de estos proyectos hallan su sustento jurídico en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), la Ley Orgánica de la Armada de México (LOAM) y la Ley General en Materia de Humanidades, Ciencias, Tecnologías e Innovación (LGMHCTI).

A través de esta alineación legislativa y programática, la SEMAR ha definido objetivos prioritarios sumamente ambiciosos encaminados a transformar el tejido industrial nacional:

- a) Construir soberanía tecnológica y digital integral (Robles Camacho, 2026).
- b) Impulsar una industrialización avanzada con capacidades de manufactura de alto nivel (Robles Camacho, 2026).
- c) Fortalecer directamente la seguridad nacional y marítima en las áreas de responsabilidad (Robles Camacho, 2026).
- d) Generar un capital humano científico, altamente capacitado y especializado en tecnologías de frontera (Robles Camacho, 2026).
- e) Crear infraestructura estratégica que sirva de plataforma tecnológica duradera (Robles Camacho, 2026).
- f) Consolidar de manera definitiva a México como una potencia regional tecnológica e industrial con metas claras hacia el año 2030 (Robles Camacho, 2026).

## II. LOS CUATRO PILARES DEL PODER MARÍTIMO Y LA INFRAESTRUCTURA INDUSTRIAL

El Poder Marítimo de los Estados-Nación se define como la capacidad integral que posee un Estado para utilizar el mar en beneficio directo de sus intereses nacionales, abarcando tanto aspectos de seguridad como de desarrollo económico. De acuerdo con el modelo analítico institucional, el Poder Marítimo Nacional se articula de manera sistémica mediante cuatro pilares fundamentales, cuya cohesión interna es impulsada por la voluntad política y el carácter marítimo del Estado:

1. **Poder Naval Militar:** constituido por la flota de combate y disuasión, las capacidades de control y negación del mar, la proyección de la fuerza y la protección de las líneas de comunicación marítimas o *SLOC*.
2. **Poder Comercial:** Representado por la marina mercante, la industria de la pesca, la administración de puertos, el robustecimiento de la cadena logística,

la explotación sustentable de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y la dinamización del comercio exterior marítimo.

3. **Posición y Bases:** Determinadas por las características geográficas intrínsecas del país, tales como sus litorales y estrechos clave, el desarrollo de bases e infraestructura militar y civil, el acceso estratégico a dos grandes océanos y la profundidad estratégica de su territorio.
4. **Base Industrial y Tecnológica:** Fundamentada en la capacidad operativa de los astilleros y la construcción naval, la investigación y el desarrollo (I+D) aplicada a sensores, autonomía e inteligencia artificial, la formación de capital humano especializado y la consecución de la soberanía tecnológica.

La relevancia de potenciar con rapidez estos pilares se sustenta en métricas macroeconómicas y geográficas de alto impacto para la seguridad nacional. En primer lugar, se estima que el 80% del comercio mundial se realiza por vía marítima, lo que subraya la fragilidad y la relevancia de las cadenas de suministro globales (Robles Camacho, 2026). En el ámbito específico del territorio mexicano, el país posee una vasta extensión que supera los 3.1 millones de kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva, sumada a una longitud costera de 11,592 kilómetros distribuidos estratégicamente en dos vertientes oceánicas. Adicionalmente, estudios de inversión institucional demuestran un retorno de la inversión altamente eficiente: por cada dólar que el Estado destina de forma efectiva a robustecer la seguridad marítima, se genera un impacto positivo equivalente a un retorno de 4 a 7 veces en términos de estabilidad comercial e industrial.

Para materializar estas capacidades en la vertiente industrial, la SEMAR cuenta con diversos entes productivos y altamente especializados. Entre estos destaca el trabajo sinérgico realizado por el Instituto de Investigación y Desarrollo Tecnológico (ININDETEC), la Dirección General de Industria Naval (DIGECONSNV), las Fábricas Navales y la corporación Industria Naval Nacional de México (INAMEX) (Robles Camacho, 2026). Estas organizaciones tienen la encomienda de generar, de manera autónoma, productos y servicios avanzados que satisfagan las crecientes necesidades operativas de la institución, robusteciendo activamente la base industrial de la defensa mexicana.

### III. LA EVOLUCIÓN CRONOLÓGICA DEL DESARROLLO TECNOLÓGICO

La transición de la Armada de México desde un rol meramente de adopción tecnológica hacia una posición de liderazgo en manufactura avanzada e innovación científica es el resultado de un plan a largo plazo, estructurado en etapas progresivas y

claramente definidas. De acuerdo con el modelo de maduración tecnológica institucional de la SEMAR, este trayecto histórico y prospectivo se divide en cinco fases principales:

- a) Fase 1: Adquisición de Tecnología (Periodo anterior a 2005): Durante esta etapa histórica, la institución operaba principalmente bajo un modelo de consumo de tecnología externa. La tecnología se adquiría directamente a proveedores globales y el personal naval únicamente alcanzaba un nivel técnico de usuario, limitándose a la operación y al mantenimiento básicos de los sistemas, sin intervenir en su arquitectura de diseño.
- b) Fase 2: Integración de Componentes Comerciales (Periodo 2005-2012): En este periodo se inició el desarrollo de proyectos de diseño propio mediante la adquisición de componentes comerciales (COTS). La innovación consistía en desarrollar la ingeniería de integración, acoplando hardware y software comerciales a arquitecturas lógicas diseñadas por ingenieros navales para cumplir los objetivos específicos de la misión.
- c) Fase 3: Desarrollo de Componentes Propios (Periodo 2013-2025): Esta fase consolidó las capacidades internas de investigación y desarrollo. Se lograron con éxito el diseño, el desarrollo y la fabricación local de componentes avanzados de software, hardware y sistemas mecánicos. La dependencia de insumos comerciales del exterior se acotó de manera significativa, limitándose casi exclusivamente a la adquisición de materias primas básicas y de semiconductores genéricos.
- d) Fase 4: Diseño y Producción de Semiconductores de Uso Específico (Fase Actual, 2026): Marcando un hito sin precedentes en la historia tecnológica de la región, la SEMAR ha iniciado el proceso de reemplazo de los semiconductores comerciales tradicionales mediante el diseño de microchips específicos para sus sistemas de defensa. Este esfuerzo estratégico permite que más del 80% de la tecnología integrada en las plataformas de la institución corresponda a desarrollos e innovaciones con propiedad intelectual propia.
- e) Fase 5: Producción Industrial y Comercialización (Horizonte 2027 en adelante): La etapa de consolidación final prevé la maduración plena de la cadena de valor tecnológica. Los sistemas e innovaciones desarrollados en los laboratorios navales serán trasladados a líneas de producción masiva e industrial con el objetivo explícito de habilitar su comercialización y venta tanto en el mercado nacional como en el internacional, proveyendo a agencias aliadas y diversificando los ingresos institucionales.

Este proceso de escalamiento tecnológico requiere un equilibrio de factores de sostenibilidad que la SEMAR gestiona de manera coordinada. Los pilares de este engranaje incluyen la capacitación constante del capital humano calificado, el desarrollo de infraestructura tecnológica de punta, la inyección constante de inversión institucional y un enfoque de desarrollo tecnológico sostenible que garantice la continuidad y la evolución de los proyectos a lo largo del tiempo.

#### **IV. ARQUITECTURA MULTIDOMINIO Y SISTEMAS AUTÓNOMOS**

La modernización del Poder Naval exige una superioridad operativa multidominio, entendida como la capacidad de vigilar, disuadir y actuar con la máxima eficiencia en todos los espectros potenciales de conflicto. La Dirección de Investigación y Desarrollo Tecnológico ha determinado que la I+D+i (Investigación, Desarrollo e Innovación) debe fungir como el motor central que potencie los cinco dominios operacionales de la SEMAR, lo que se traduce en resultados estratégicos medibles como la vigilancia avanzada, la disuasión efectiva y la soberanía tecnológica.

El despliegue de innovaciones específicas en cada dominio se detalla de la siguiente manera:

- A) Dominio Marítimo: Centrado en el diseño y despliegue de Vehículos de Superficie No Tripulados (*USV*) y Vehículos Submarinos No Tripulados (*UUV*), así como en el desarrollo de redes de sensores avanzadas y sistemas integrados de Mando y Control.
- B) Dominio Aéreo: Enfocado en la maduración de Sistemas Aéreos No Tripulados (*SANT/UAV*) orientados a misiones de larga duración.
- C) Dominio Espacial: Dedicado al diseño y eventual puesta en órbita de satélites institucionales de comunicación y observación de la Tierra.
- D) Dominio Terrestre: Basado en la implementación de sistemas de vigilancia costera autónoma, vehículos terrestres autónomos y drones de apoyo táctico a la infantería de marina.
- E) Dominio del Ciberespacio: Consistente en la defensa proactiva de infraestructuras críticas nacionales y el monitoreo constante del entorno digital táctico.

En la cúspide de estas innovaciones se ubica la creación de Sistemas Autónomos e Inteligencia Artificial, tecnologías institucionales diseñadas para misiones ISR (Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento) y capacidades de ataque, que operan de manera coordinada en los niveles estratégico, operacional y táctico.

Dentro del inventario de desarrollos tácticos de última generación, destacan dos plataformas aéreas no tripuladas de manufactura propia:

1. Drone Bombardero / Táctico de Reconocimiento: Una aeronave de ala rotativa o configuración específica para reconocimiento de proximidad y despliegue de precisión. Posee una autonomía de vuelo de 40 minutos, un alcance operativo de 4 kilómetros y un techo de servicio establecido en los 1,000 pies de altura (Robles Camacho, 2026). Su sistema de propulsión eléctrica se alimenta de baterías de polímero de litio (LiPo) y puede transportar y lanzar selectivamente hasta 5 cargas tácticas de 250 gramos cada una.
2. Drone de Ataque Kamikaze "ROCA": Diseñado para misiones de interdicción y neutralización de objetivos de alto valor a largas distancias. Esta plataforma táctica incrementa exponencialmente el alcance de la fuerza naval gracias a su autonomía operativa de 2 horas y un radio de acción de hasta 100 kilómetros. Su techo de servicio se eleva hasta los 8,000 pies, utiliza un sistema de motorización de combustión interna a base de gasolina, requiere de un sistema de catapulta hidroneumática o mecánica para su despegue y tiene la capacidad de portar una carga útil explosiva o sensorizada de hasta 4 kilogramos.

Asimismo, para contrarrestar el uso asimétrico de estas tecnologías por parte de actores hostiles, el instituto desarrolla en paralelo sistemas antidrones específicos, basados en algoritmos de visión computacional y en la perturbación de frecuencias.

## **CONCLUSIONES**

El modelo de innovación de la Secretaría de Marina reconoce que el aislamiento institucional limita el desarrollo tecnológico. Por ello, el ININDETEC despliega un modelo de cuádruple hélice basado en la vinculación estratégica para acelerar el desarrollo tecnológico, colaborando estrechamente con la academia, los centros públicos de investigación, la industria privada nacional y los ejércitos o marinas de naciones amigas.

A través de la Dirección de Vinculación y Control de Proyectos del ININDETEC, se han consolidado alianzas con prestigiosas universidades y centros científicos de vanguardia como la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el Instituto Politécnico Nacional (IPN), el Tecnológico de Monterrey (ITESM), el Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del IPN (Cinvestav), la Universidad Veracruzana (UV), la Universidad Aeronáutica en Querétaro (UNAQ), la Universidad Tecmilenio, la Universidad del Valle de México (UVM), el Instituto Tecnológico de Boca del Río (ITBOCA) y el Instituto Tecnológico Superior de Alvarado (ITSAV).

En el plano internacional, el instituto mantiene lazos académicos y de investigación colaborativa con centros globales de defensa, como la Escuela de Posgrado Naval (NPS) de los Estados Unidos, y con corporaciones transnacionales líderes en el sector naval y de seguridad, destacando la cooperación técnica con consorcios como *Naval Group*, *Thales* y *QSM* (Robles Camacho, 2026). Asimismo, este intercambio fomenta la interoperabilidad y la transferencia tecnológica con las fuerzas navales de la región, entre ellas la Marina de Guerra del Perú, la Armada de Chile, la Armada de Colombia, la Armada de los Estados Unidos (*US Navy*) y el Ejército de Nicaragua.

Estas alianzas han permitido delinear la agenda de infraestructura para las próximas décadas. Entre las prioridades operativas se contempla la integración de la Patrulla Oceánica Clase Yucatán, que operará bajo la doctrina de superioridad tecnológica (Robles Camacho, 2026). Asimismo, la "Visión 2045" de la institución fundamenta su estrategia en el despliegue de una red hiperconectada de sensores multidominio y el fortalecimiento del Centro de Réplicas Tecnológicas, un entorno diseñado para simular escenarios operativos de alta complejidad y realizar pruebas de concepto sobre gemelos digitales (Robles Camacho, 2026). La meta temporal más inmediata está fijada para agosto de 2026, fecha en que se dará inicio formal a la producción industrial sostenida de los primeros lotes de semiconductores específicos y sistemas autónomos bajo propiedad intelectual naval.

Como conclusiones fundamentales del análisis estratégico, es posible determinar que la soberanía tecnológica no constituye únicamente un concepto teórico de autonomía científica, sino que representa, de manera pragmática, "Poder Naval en acción". En la arquitectura de seguridad del siglo XXI, las tecnologías disruptivas que trazan la línea divisoria del poder marítimo global se concentran en cuatro pilares críticos: la inteligencia artificial, la ciberseguridad, los sistemas autónomos y la capacidad soberana de diseño y producción de semiconductores.

A través del plan de desarrollo conjunto implementado por la Industria Naval, el ININDETEC y la corporación INAMEX, México cuenta con una estrategia definida para la industrialización, despliegue y eventual comercialización de tecnología propia (Robles Camacho, 2026). Este esfuerzo no solo incrementará de manera contundente el poder marítimo nacional, sino que garantizará la eficiencia operativa, la ventaja competitiva y una efectiva vigilancia tecnológica orientada a proteger la seguridad de la nación mexicana.

## Referencias

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2021). Ley Orgánica de la Armada de México. Diario Oficial de la Federación. [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LOAM\\_141021.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LOAM_141021.pdf)

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2023). Ley General en Materia de Humanidades, Ciencias, Tecnologías e Innovación. Diario Oficial de la Federación. [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMHCTI\\_080523.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMHCTI_080523.pdf)

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LOAPF.pdf>

Presidencia de la República. (2024). 100 pasos para la Transformación: Compromisos por la Prosperidad Compartida [Plan México]. Gobierno de México.

Presidencia de la República. (2025). Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030. Gobierno de México; Diario Oficial de la Federación.

Secretaría de Marina. (2025). Programa Sectorial de Marina 2025-2030. Diario Oficial de la Federación.

# La importancia estratégica de las islas mexicanas

*Por: Almirante Ret. José Nicolás Aguayo, Investigador del Ininvestam*

## RESUMEN

El territorio insular de México constituye, con frecuencia, un capítulo olvidado de la geografía nacional. Cuando se piensa en la patria, la imaginación suele detenerse en las fronteras terrestres y, cuando mucho, en el litoral continental; rara vez se repara en que, más allá de las playas, también hay patria. Esa frase —acuñada por el Almirante Ruano Angulo, quien fuera Secretario de Marina entre 1990 y 1994— resume el propósito central de este análisis: reconocer que las islas mexicanas no son accidentes geográficos marginales, sino posiciones estratégicas avanzadas del Estado mexicano, imprescindibles para comprender la verdadera dimensión del país como nación bioceánica.

México, en efecto, no se agota en su territorio continental. Su fachada marítima se proyecta sobre el océano Pacífico, el Golfo de México y el Gran Caribe, y es precisamente el archipiélago disperso a lo largo de esas tres cuencas el que permite delimitar y hacer valer los espacios marítimos nacionales. Ignorar las islas equivale a desconocer una porción sustancial de la soberanía, los recursos y la seguridad del país.

## OBJETIVO

El propósito de este documento es reconocer que las islas mexicanas no son espacios aislados, sino posiciones estratégicas avanzadas del Estado que cumplen, al menos, cuatro funciones simultáneas: ampliar la soberanía marítima nacional a través de la Zona Económica Exclusiva (ZEE); fortalecer el poder marítimo del país; proteger recursos estratégicos de valor económico y ambiental, y consolidar la posición de México como una nación bioceánica con intereses permanentes y legítimos en el Pacífico, el Golfo de México y el Gran Caribe.

Bajo esta perspectiva, cada isla —por pequeña o deshabitada que parezca— es una pieza dentro de un sistema mayor de proyección de soberanía, y su pérdida, abandono o desatención administrativa representa, en los hechos, una contracción del territorio nacional y de los derechos que de él se derivan en el mar.

## I. SITUACIÓN GENERAL INSULAR

De acuerdo con la clasificación de elementos insulares empleada por la Secretaría de Marina, México cuenta con 4,111 islas, no todas ellas registradas con

nombre propio en la cartografía oficial. De ese universo, únicamente 144 se encuentran habitadas, y en conjunto concentran alrededor de 618,000 personas, siendo Isla del Carmen, en Campeche, la más poblada de todas.

En cuanto a extensión, las tres islas más grandes del país son Tiburón, Ángel de la Guarda y Cedros, todas ellas ubicadas en el Golfo de California. Para dimensionar la disparidad de tamaños dentro del propio archipiélago mexicano, basta con un dato: Isla Socorro, en el archipiélago de Revillagigedo, es nueve veces más pequeña que Isla Tiburón. Ángel de la Guarda, por su parte, es la isla más larga de México, con 69 kilómetros de longitud.

La infraestructura insular también es reveladora de su importancia estratégica y logística: nueve islas cuentan con pistas de aterrizaje —Cozumel, Mujeres, Carmen, Guadalupe, Margarita, Socorro, Marías, Cedros y Tiburón—, lo que las convierte en puntos de apoyo indispensables para la vigilancia, el abasto, la investigación científica y, eventualmente, la respuesta ante contingencias en zonas alejadas del territorio continental.

## **II. MARCO NORMATIVO Y BIBLIOGRÁFICO**

La actuación del Estado mexicano en su territorio insular y en sus espacios marítimos se sustenta en un entramado jurídico sólido. La Ley Orgánica de la Armada de México, en su artículo 2º, fracción V, establece entre las atribuciones de la institución realizar acciones para salvaguardar la soberanía y la integridad del territorio nacional en el mar territorial, la zona marítimo-terrestre, las islas, cayos, arrecifes, zócalos y la plataforma continental, así como en las aguas interiores, lacustres y en los ríos en sus partes navegables —incluidos los espacios aéreos correspondientes—, además de ejercer y vigilar los derechos de soberanía en la Zona Económica Exclusiva.

A este mandato se suma un conjunto amplio de instrumentos normativos y de política pública: la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley Federal del Mar (1986), la propia Ley Orgánica de la Armada de México, la Política Nacional Marítima, el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, el Programa Sectorial de Marina 2025-2030, así como los compromisos derivados del Derecho Internacional del Mar y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). En el ámbito ambiental, participan además la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas (CIMARES, 2008), la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) y la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), todas ellas dependientes de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

En el plano técnico-científico, la Dirección General de Servicios Técnicos y Científicos de la Secretaría de Marina —antes Dirección General Adjunta de Oceanografía— es la instancia responsable de representar a México ante la Organización Hidrográfica Internacional (*International Hydrographic Organization*), organismo encargado de estandarizar la cartografía náutica y los levantamientos hidrográficos a nivel mundial, tarea de la que depende, en buena medida, la certeza jurídica sobre los límites marítimos del país.

### **III. LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y LAS ZONAS INSULARES**

Las islas son, en sentido estricto, la base para el trazo de la Zona Económica Exclusiva mexicana. El país divide su espacio marítimo en regiones definidas para la ubicación y clasificación de los elementos insulares, lo que permite un manejo diferenciado según la vocación económica, ambiental y estratégica de cada zona del Pacífico, el Golfo de México y el Caribe.

Resulta ilustrativo el contraste con el archipiélago norte de Estados Unidos —las Channel Islands—, integrado por ocho islas frente a la costa de California. A diferencia de buena parte del territorio insular mexicano, ese archipiélago cuenta con un aprovechamiento económico, turístico y de investigación mucho más consolidado, lo que evidencia el margen de desarrollo que México todavía tiene pendiente en la gestión de sus propias islas.

### **IV. ISLAS DIVERSAS: CASOS QUE ILUSTRAN LA RIQUEZA Y LA VULNERABILIDAD INSULAR**

Más allá de las cifras generales, el archipiélago mexicano incluye casos particulares que ilustran tanto su riqueza natural como su vulnerabilidad geopolítica. Las Rocas Alijos, situadas al oeste de la península de Baja California Sur, a unos 300 kilómetros de Puerto San Carlos, en el municipio de Comondú, son un conjunto de formaciones rocosas deshabitadas que alojan una de las escasas poblaciones reproductivas de albatros de Laysan en el Pacífico mexicano, lo que las convierte en un punto de interés para la conservación internacional, además de constituir un elemento base para la delimitación de espacios marítimos en esa región del Pacífico.

El caso de Isla Clipperton —o Isla de la Pasión— es, por su parte, el ejemplo paradigmático de una isla mexicana perdida. Disputado durante décadas entre México y Francia, el diferendo se resolvió en 1931 mediante un arbitraje que favoreció a Francia, en gran medida debido a la falta de presencia efectiva mexicana en el atolón durante un periodo prolongado. La lección histórica de Clipperton —también conocida como la tragedia de Clipperton por la suerte que corrió la guarnición mexicana que la habitó a

inicios del siglo XX— sigue siendo un recordatorio de que la soberanía sobre un territorio insular no se sostiene únicamente con un título jurídico, sino con presencia, ocupación y ejercicio efectivo.

Un caso más reciente y controvertido es el de Isla Bermeja, referida en la cartografía novohispana desde 1570 y ausente en los levantamientos modernos, lo que ha derivado en debates sobre su existencia actual y sobre sus eventuales implicaciones en la delimitación de la Zona Económica Exclusiva en el Golfo de México. La Secretaría de Marina ha realizado campañas oceanográficas de exploración —entre ellas las desarrolladas con el buque de investigación BI-02 “Onjuku” en 1997 y, posteriormente, con el buque de ciencia marina de la UNAM, el Justo Sierra, en 2009— sin que se haya localizado la isla, lo que ha alimentado el debate público sobre la delimitación de fronteras marítimas en esa zona del golfo.

## **V. LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA Y GEOECONÓMICA DE LAS ISLAS MEXICANAS**

La relevancia de las islas mexicanas puede analizarse desde dos dimensiones complementarias. La primera es la dimensión estratégica: las islas amplían la proyección de la soberanía nacional, sirven como plataformas de vigilancia y control del espacio marítimo y son indispensables para sostener la Zona Económica Exclusiva frente a otros Estados y a actores no estatales que pudieran vulnerar el territorio nacional.

La segunda es la dimensión geoeconómica. Las islas y sus zonas marítimas circundantes concentran recursos pesqueros, hidrocarburos, minerales y potencial turístico y científico de gran valor. La ZEE que generan estas islas multiplica el espacio marítimo bajo jurisdicción mexicana, lo que, en los hechos, representa una extensión de la base territorial sobre la que el país puede ejercer derechos económicos exclusivos de exploración y explotación de recursos naturales.

## **VI. ANTAGONISMOS Y RIESGOS**

Las condiciones marítimas privilegiadas de México también lo hacen propicio para actividades ilícitas y lo exponen a fenómenos naturales adversos. Entre los principales antagonismos identificados destacan la actividad de la delincuencia organizada y el narcotráfico, el contrabando de armas, combustibles y dinero, el robo y la piratería en zonas marinas mexicanas, la pesca ilegal de especies protegidas y la migración irregular por vía marítima.

- a) Delincuencia organizada y narcotráfico.
- b) Contrabando de armas, combustibles y dinero.

- c) Robo en zonas marinas mexicanas y piratería.
- d) Pesca ilegal de especies protegidas.
- e) Migración irregular.

A ello se suman riesgos ambientales de creciente magnitud: la contaminación portuaria y marítima, los efectos del cambio climático y, de manera puntual, la previsión del fenómeno de El Niño para 2026, cuyos efectos podrían intensificar la vulnerabilidad de las zonas costeras e insulares del país.

## **VII. LOS INTERESES MARÍTIMOS Y LA PROSPECTIVA NACIONAL**

El conjunto de elementos descritos —territorio insular, marco jurídico, Zona Económica Exclusiva y antagonismos— converge en la noción de intereses marítimos nacionales: el conjunto de bienes, recursos y objetivos que el Estado mexicano debe proteger y desarrollar en el mar para garantizar su bienestar y su seguridad. En este contexto, la prospectiva marítima nacional plantea la necesidad de fortalecer la presencia institucional en las islas, modernizar la infraestructura de vigilancia y consolidar una política de Estado de largo plazo que trascienda administraciones sexenales.

La experiencia histórica de Clipperton y el debate en torno a Bermeja muestran que la prospectiva insular de México no puede limitarse a la formulación de política pública en el papel: requiere presencia efectiva, investigación científica sostenida y una estrategia de comunicación que posicione en la conciencia nacional la relevancia de este patrimonio disperso mucho más allá de las playas.

## **CONCLUSIÓN**

Las islas mexicanas no son, como pudiera suponerse desde una mirada superficial, fragmentos aislados y prescindibles del territorio nacional. Son, por el contrario, posiciones estratégicas avanzadas que sostienen la Zona Económica Exclusiva, amplían el poder marítimo del Estado, resguardan recursos estratégicos y afirman la vocación bioceánica de México frente al Pacífico, el Golfo de México y el Gran Caribe.

Los 4,111 elementos insulares del país —de los cuales apenas 144 están habitados— constituyen un activo geopolítico que exige atención sostenida: un marco jurídico ya existe, desde la Ley Orgánica de la Armada de México hasta la CONVEMAR; lo que resta es traducir ese marco en presencia efectiva, en vigilancia permanente y en aprovechamiento sustentable de los recursos que estas islas resguardan. La lección de Clipperton, la incógnita de Bermeja y la riqueza natural de las Rocas Alijos son, en

conjunto, un recordatorio de que la soberanía se ejerce, no se declara: más allá de las playas, en efecto, también hay patria.

### **Referencias:**

Aguirre-Muñoz, A., Méndez-Sánchez, F., et al. (2017). Avances en la conservación y restauración integral de las islas de México y mejoras al marco legal para consolidar la trayectoria positiva. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) / Grupo de Ecología y Conservación de Islas, A.C. <https://www.islas.org.mx/>

Baxin Martínez, J. I. (2022). La insularidad en México: perspectivas geográficas para contribuir a la legislación en materia de islas. Revista OASIS, Universidad Externado de Colombia, (37), 239-264. <https://doi.org/10.18601/16577558.n37.13>

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2021). Ley Orgánica de la Armada de México. Diario Oficial de la Federación (DOF). México.

Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP). (2011). Acuerdo por el que se da a conocer el resumen del Programa de Manejo de la Reserva de la Biosfera Isla Guadalupe. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) / Diario Oficial de la Federación.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2015). Catálogo del Territorio Insular Mexicano. INEGI. Aguascalientes, México.

Larroa Bobadilla, M. F. (2024). Estudio de los elementos insulares de la región del Golfo de México y el Mar Caribe. Repositorio Institucional de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Xochimilco.

Otero, Desireé. (2025). Recursos Naturales Marinos: mares de posibilidad para el Desarrollo y la Seguridad Nacionales. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM), Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), Secretaría de Marina (SEMAR).

Sánchez, F. A. M. (2018). Biodiversidad, endemismo y conservación de los sistemas insulares de México. Tesis de Doctorado en Ciencias, Centro de Investigaciones Biológicas del Noroeste (CIBNOR).

# PODER MARÍTIMO Y TALASOPOLÍTICA

# Poder Marítimo del Estado mexicano; prospectiva 2045

*Por: Contralmirante y Doctor Homero Muñoz Gurmilán, Director del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México*

## I. RESUMEN

El presente artículo tiene como objetivo establecer un diagnóstico del poder marítimo del Estado mexicano, para determinar una prospectiva de largo plazo, considerando como parámetro la Política Nacional Marítima de México, para el año 2045. La primera parte se enfoca en abordar las aproximaciones teóricas del poder nacional y poder marítimo, tanto nacionales como internacionales, la cuales permiten abordar estos conceptos de una manera integral y contextualizada en la realidad geopolítica que vive nuestro país, con el objetivo final de establecer un diagnóstico del poder marítimo y poder nacional del Estado mexicano, apoyados en una metodología geopolítica propuesta por Mahan (1890) que permite arribar en la parte final de este trabajo en los tres escenarios propuestos: tendencial, ideal y catastrófico, todos ellos planteados para el año 2045 en México.

**Palabras clave:** poder nacional, poder marítimo, campos del poder, talasopolítica, geopolítica.

## ABSTRACT.

This paper has the aim to establish a diagnosis of the Mexican sea power, in order to achieve to a long term foresight, considering the National Maritime Policy of Mexico as the main parameter, for the year 2045. The first part of this work is focused to the theoretical approaches of sea power and national power, either, in the national and international perspective, inside of the geopolitical and current national context of the Mexican state. The methodology that supports these approaches is entirely under the Mahan model. This method allows to achieve into the three final scenarios: bussines as usual; ideal and; the catastrophic scenario.

## II. INTRODUCCIÓN.

El poder marítimo en México constituye uno de los pilares fundamentales del Estado mexicano para su desarrollo, considerando la posición geopolítica privilegiada que tiene. Diversas teorías geopolíticas y de poder naval y marítimo son abordadas en este artículo, con el fin de establecer un diagnostico actualizado de ambos, tanto del poder naval como del poder marítimo, de manera que constituya un punto de partida para plantear las prospectivas que permitan alcanzar el optimo desarrollo de sus

capacidades en este importante aspecto del Estado mexicano, en un mediano y largo plazo, que salga del paradigma de planeación estratégica sexenal, tomando como parámetro las posibilidades que plantea la recién publicada Política Nacional Marítima.

### **III. MARCO TEÓRICO Y METODOLÓGICO DEL PODER NACIONAL Y PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO.**

El poder nacional del Estado mexicano y su poder marítimo, pueden ser analizados mediante una metodología y un marco teórico que responda a la siguiente pregunta estratégica para el Estado mexicano: ¿Cuál es del diagnóstico y la prospectiva del poder nacional y del poder marítimo en México, en razón de sus capacidades actuales, con una prospectiva al año 2045, como lo establece su Política Nacional Marítima 2024?

El poder nacional tiene varias perspectivas teóricas desde las cuales puede ser abordado, bajo las consideraciones de diversos autores. En el caso del especialista en Seguridad Nacional Thiago Cintra (1991), el poder nacional se define como “el conjunto de medios de todo tipo que dispone la nación con la finalidad de conquistar y mantener interna y externamente los objetivos nacionales” (Cintra, 1991, pág. 8). El objetivo de este poder nacional es asegurar la supervivencia del Estado. Esta definición que establece Cintra tiene dos elementos que considera básicos, como son la voluntad y la capacidad de la nación (Pág. 7). Estos dos últimos son motivo de estudios, como de las líneas de investigación en el CESNAV y CODENAL, y ante todo en el ININVESTAM, ya que las mediciones cuantitativas del poder nacional del Estado son operacionalizadas considerando estas dos variables como medulares para determinar y asignar valores al poder nacional del Estado.

*Del poder nacional del Estado se derivan diversos campos del poder, cuya cantidad y nombres pueden varias de acuerdo con la aproximaciones teóricas de diversos autores, así mientras que para Cintra (1991) y (Vizarrete Rosales, 2013) se pueden considerar los campos Político, Económico, Social o Psicosocial y el Militar; para (Buzan, 1998), de la escuela constructivista de Copenhage, considera cinco factores de la seguridad nacional, que a cada uno de ellos corresponde un campo del poder: Político, Económico, Societal, Militar y Ambiental.*

Todos ellos tienen en común el hecho de considerar al campo militar del poder nacional, del cual se derivan distintos poderes del estado como el aéreo, naval y terrestre, entre otros. Es a partir del poder naval de donde derivan en este artículo las relaciones con el poder marítimo del Estado.

Desde la perspectiva de Mahan (1890), el poder marítimo es fundamental para la expansión militar, política y comercial de una nación. De acuerdo con esta aproximación, resalta que una nación requiere de una marina militar fuerte, con bases navales en enclaves estratégicos (islas) y una marina mercante grande para impulsar su comercio. Esta perspectiva de Mahan fue construida conceptualmente en un contexto mundial en el que Estados Unidos buscaba posicionarse como potencia mundial a finales del siglo XIX, ante el declive del imperio británico como potencia global (Mahan, 1890).

El concepto del poder marítimo en la doctrina de las fuerzas armadas de Estados Unidos lo describe como “la habilidad de una nación para proteger sus intereses políticos, económicos y militares a través del control del mar” (Integrated Publishing, 2003), en la que se encuentra patente la geopolítica y talasopolítica<sup>1</sup> norteamericana de protección a sus intereses mediante el control del mar, sin establecer un marco de aplicación en su territorio sino con un alcance global. En esta definición se describen las partes principales que integran el poder marítimo o *Sea Power*, como son: el poder naval, la ciencia del océano, la industria naval y el comercio marítimo (Integrated Publishing, 2003, págs. 20-1).

Por su parte, otro de los grandes teóricos del poder naval y del poder marítimo, Geoffrey Till (2007) establece que el “El poder marítimo incluye los aspectos no militares del uso del mar (tráfico mercante, pesca, seguros marítimos, construcciones y reparaciones navales, etc.), ya que éstos contribuyen al poder naval” (Till, 2007, pág. 27).

Para abordar un contexto contemporáneo y ubicado en la realidad geopolítica que vive el Estado mexicano en la actualidad, el Almirante Ruben A. Vargas Suárez (2021) define al poder marítimo como la “capacidad de un Estado-nación para, mediante la voluntad política, hacer uso y explotación de las riquezas y recursos actuales y potenciales conformados como intereses marítimos en un entorno de seguridad marítima proporcionada por las autoridades civiles y navales del país” (Suárez, 2021, pág. 276).

El análisis de las diferentes aproximaciones conceptuales del poder marítimo que se han plasmado, permiten establecer de manera relacional al poder naval del Estado mexicano respecto a otros actores globales, principalmente con respecto a potencias como nuestro vecino del norte. Sin embargo, para el Estado mexicano resulta de vital importancia, en qué medida nuestro poder marítimo cumple con los objetivos nacionales, tal y como lo plantea Cintra (1991). Para dar respuesta a esta pregunta con

---

<sup>1</sup> Se considera a la talasopolítica como una rama de la geopolítica que se encarga no solo del estudio del mar, sino fundamentalmente de la toma de decisiones en los espacios marítimos, sus recursos y como espacio vital (Jimenez, 2013) y (Valdez Cerda, 2018).

una proyección estratégica, es posible partir de una ecuación que ayuda a operacionalizar al poder nacional del Estado mexicano en la actualidad.

## II. EL PODER MARÍTIMO EN MÉXICO EN LA ACTUALIDAD.

Para hacer una aproximación al diagnóstico del poder marítimo del estado mexicano, partiremos de la ecuación que se extrae de las teorías analizadas en donde el poder marítimo es igual a la suma del poder naval más los intereses marítimos nacionales:

|                           |          |                    |          |                                           |
|---------------------------|----------|--------------------|----------|-------------------------------------------|
| <b>PODER<br/>MARÍTIMO</b> | <b>=</b> | <b>PODER NAVAL</b> | <b>+</b> | <b>INTERESES MARÍTIMOS<br/>NACIONALES</b> |
|---------------------------|----------|--------------------|----------|-------------------------------------------|

FUENTE: Elaboración propia con información de Mahan (1890), (Till, 2007) y (Suárez, 2021)

La operacionalización de cada uno de los factores de esta ecuación nos puede permitir definir los alcances de sus componentes, así como desarrollar una idea de las contribuciones de los factores civiles al poder naval que Till (2007) afirma como contribuyentes al poder naval y al poder marítimo. Una Armada fuerte resulta importante para el poder naval de un Estado, sin embargo, el desarrollo nacional del Estado a partir de aspectos como el tráfico marítimo, su marina mercante, pesca, construcciones navales y seguros marítimos potencializa la capacidad del Estado para cumplir con sus objetivos nacionales, mientras que, si sus recursos son correctamente orientados, favorece el fortalecimiento de su poder naval que descansa en su Armada.

Para evaluar y establecer un diagnóstico del poder marítimo de un Estado podemos partir de la base teórica de Mahan (1890). Como ejemplo podemos retomar como sus teorías resultaron fundamentales para su aplicación en la expansión de la Marina de Guerra estadounidense a principios del siglo XX. En el caso de México en el contexto actual, no sería posible una analogía bajo los mismos objetivos, en especial los geopolíticos, dada la vocación diplomática que caracteriza a la doctrina Estrada, sin embargo, presentan importantes aspectos que deben considerarse para cumplir con sus objetivos de desarrollo del Estado Mexicano, a partir de las características que planteó Mahan y que afectan el poder marítimo o *sea power* de una nación (Pág. 44):

1. Situación geográfica
2. Configuración física, incluyendo los productos naturales y el clima.
3. Extensión territorial.
4. Número de habitantes.
5. Carácter de los habitantes.
6. Clase de gobierno, incluyendo las instituciones nacionales.

Cada uno de los puntos propuestos por Mahan para desarrollar el poder naval de un Estado tienen aplicación para el caso mexicano, aunque distan mucho del objetivo realista planteado en principio por Mahan, ya que este estaba constituido por el posicionamiento de Estados Unidos como una potencia mundial. En el caso de México su aplicación puede estar orientada hacia el desarrollo conceptual inicialmente planteado de cumplir con los objetivos de asegurar la supervivencia del Estado a través de alcanzar sus objetivos nacionales que refiere Thiago Cintra (1991).

La primera característica; es decir la **posición geográfica** del país resulta privilegiada y estratégica en diversos sentidos, desde que se ubica entre los dos principales océanos del orbe, además de la vecindad que comparte tanto con Norteamérica como su latitud en aguas templadas que da potencial de desarrollo de sus puertos. La diferencia en su aprovechamiento la establece las diversas políticas públicas que establecen los gobiernos del Estado en el largo plazo, ya que la explotación de esta característica demanda la trascendencia de los periodos de gobierno locales y para incentivar su aprovechamiento principalmente en los Estados costeros y su vinculación con las ciudades del país. En el caso mexicano se puede percibir como los grandes núcleos de población se encuentran en Estados no costeros y su conectividad con los principales puertos tiene mucho potencial que explotar.

En el caso del segundo punto, los **recursos naturales** y el clima tiene también una fuente abundante, tanto en recursos no renovables como el gas y petróleo, como su acceso a puertos todo el año, que son las bondades del clima que se referían en el punto anterior. Nuestro país ha tenido especial vinculación con la explotación de recursos petroleros en la Sonda de Campeche a partir de los años 1970 (García Cuéllar, Arreguín Sánchez, Hernández Vázquez, & Lluch Cota, 2004), sin embargo, se requiere una administración estratégica de este tipo de recursos no renovables, tanto en la explotación del petróleo como el gas natural en las distintas cuencas a lo largo del territorio nacional, por una combinación de falta de infraestructura, regulación e inversión, así como la ausencia de una visión sustentable y de largo plazo.

El tercer aspecto, la **extensión territorial** resulta sin duda importante, ya que si bien los casi dos millones de kilómetros cuadrados de superficie continental están acompañados de 3 millones de kilómetros cuadrados de mar patrimonial que demandan un poder naval capaz que ejercer un control del mar efectivo. Esta es la justificación que de legitimidad a la necesidad de una flota naval capaz y suficiente para garantizar no solo la supervivencia sino también el desarrollo del Estado mexicano. En esta característica la Armada de México tiene una vinculación directa con la responsabilidad del Estado en ejercer la soberanía como depositaria del poder naval de la federación, en particular con las nuevas atribuciones que la institución ha recibido

desde hace poco más de una década, como la Autoridad Marítima Nacional (Maritimo, 2017), así como la Política Nacional Marítima publicada en 2024, que relejan una materialización de los intereses marítimos nacionales en una política de Estado de largo plazo.

La cuarta característica, **el número de habitantes**, ubican a nuestro país en el decimo tercer lugar mundial en población, con 132 millones en 2026 , con proyecciones para que en el año 2045 la población alcance los 147 millones habitantes (pyramid, 2026). Este dato genera amplias posibilidades de desarrollo a partir del bono demográfico de México, sin embargo esta en función de la correcta gestión de política públicas que vinculen a su población con la productividad y desarrollo integral de los Estados costeros con el resto del país. El número de habitantes de México resulta muy cercano al de países como Rusia o Japón a la fecha, sin embargo (worldometers, 2026), estos han alcanzado unos niveles muy superiores de desarrollo de su poder nacional y naval respecto al nuestro, aún cuando sus condiciones relativas en los puntos anteriores resultan mucho mas adversas, pero con una determinación del carácter de su población y gobernantes que han hecho la diferencia.

En el caso del **carácter de sus habitantes**, como la quinta característica, es uno de los aspectos no tangibles que resultan mas significativos para el desarrollo del poder marítimo en México. En este caso es evidente que se encuentran las mayores ventanas de oportunidad por las carencias en la vocación e identidad marítima de las políticas de Estado en nuestro país. Como se describió en el caso de la posición geográfica, los grandes núcleos de población como la zona metropolitana de la Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara, todas ellas como mas de 6 o 20 millones de habitantes, no se encuentran en Estados costeros. Los estados costeros pueden incrementar su potencial de contribución al desarrollo sustentable del Estado en la medida que su planeación urbana, conectividad y crecimiento tengan una visión estratégica que contribuya al crecimiento sostenible y con altos niveles de desarrollo en el largo plazo. Los puertos mexicanos con mayor potencial como Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Progreso, Tampico, Veracruz, Salina Cruz y Coatzacoalcos, entre otros, pueden ser los ejes de desarrollo regional del país en el largo plazo, ya que a la fecha los 17 Estados costeros contribuyen al mayor porcentaje del PIB nacional (Mora, 2026). Este dato puede incrementarse dado el potencial que ellos mismos representan en el largo plazo.

La sexta característica, **clase de gobierno, incluyendo sus instituciones**, es sin duda el aspecto mas relevante para la Armada de México y el poder naval que puede contribuir al poder marítimo en México. Si bien la Secretaría de Marina como institución del Estado mexicano es relativamente joven, ya que fue creada en 1940, en el presente siglo ha tenido un crecimiento significativo en cuanto a sus atribuciones,

responsabilidades y en particular en cuanto a su contribución en los intereses marítimos nacionales (Cruz, 2024), como una política de Estado. Si bien en lo que va del siglo XXI ha habido una alternancia de gobiernos de distinta extracción partidista en México, la relación con las Fuerzas Armadas se ha mantenido estable en el aspecto institucional. En el caso de la Secretaría de Marina, su postura institucional y constitucional le ha permitido mantener con relativa estabilidad las áreas estratégicas que contribuyen al desarrollo naval y marítimo del Estado mexicano, tales como la construcción naval, el desarrollo portuario y la seguridad y protección marítima. Un evento significativo fue la publicación de la Política Nacional Marítima en 2024 (Cruz, 2024), que si bien abre un abanico de oportunidades para este sector, requiere de una participación central de Marina como institución líder en el sector.

### III. PROSPECTIVA DEL PODER NAVAL EN EL SIGLO XXI

El análisis de las teorías del poder marítimo que se plantearon en este artículo, nos llevaron a un diagnóstico del poder marítimo del Estado mexicano a la fecha, que a su vez permite establecer la perspectiva de desarrollo de acuerdo con la Política Nacional Marítima que recién se publicó en 2024. Si partimos de una prospectiva que considere los escenarios ideal, tendencial y catastrófico podemos transitar por cada uno de ellos en el siguiente cuadro.

| ESCENARIO  | PROBABILIDAD | DESCRIPCIÓN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TENDENCIAL | ALTA         | Liderazgo institucional de MARINA en el sector marítimo, con consolidación de los intereses marítimos en colaboración con los Estados costeros, contribuyendo significativamente al desarrollo regional apoyados en los puertos principales y con una Autoridad Marítima Nacional que se consolida gradualmente en armonía con Administración del Sistema Portuario.<br><br>El poder naval del Estado permite cumplir de manera estratégica con los objetivos e intereses nacionales, manteniendo áreas de oportunidad que pueden subsanarse en el mediano y largo plazo. |
| IDEAL      | MEDIA        | El desarrollo de Portuario Nacional lidera el crecimiento del país, desarrollando el cabotaje como eje central de las regiones estratégicas,                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

|              |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|              |      | pero con una vinculación integral hacia el desarrollo de las zonas vulnerables del país.<br>El poder naval del Estado se consolida en concordancia con los objetivos nacionales de desarrollo, seguridad y defensa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| CATASTRÓFICO | BAJA | Estancamiento del desarrollo marítimo y portuario nacional, con baja participación del sector marítimo en el crecimiento del Estado. Infraestructura portuaria centrada en puertos estratégicos sin vinculación a la derrama económica regional.<br>El poder naval del Estado se mantiene estancado en las áreas sustanciales ante la falta de vinculación de las políticas nacionales con el sector marítimo, generando mayores áreas de oportunidad, limitando sus capacidades en materia de seguridad y defensa. |

FUENTE: Desarrollo propio con base en el modelo de Mahan (1890).

Es evidente que el escenario deseable puede ser empleado para marcar la pauta del desarrollo del Estado mexicano en el periodo que establece la Política Nacional Marítima (2024), es decir para el año 2045, lo que significa trascender en los programas sexenales de los distintos gobiernos en turno, a partir de la fecha y hasta la meta propuesta, que también incluye la construcción de metas que nos separen del escenario tendencial.

## CONCLUSIONES.

El poder naval del Estado Mexicano presenta grandes avances en cuanto a la perspectiva teórica y conceptual en lo que va de este siglo en particular, considerando que tanto el poder naval que descansa en la Armada de México se ha desarrollado de la mano de los Intereses Marítimos Nacionales que ha impulsado la Secretaría de Marina y la Política Nacional Marítima (DOF, 2024) para construir un poder marítimo, con una prospectiva hacia el año 2045. Sin embargo, tanto el poder naval como los Intereses Marítimos Nacionales requieren consolidarse conforme a las necesidades del Estado mexicano, considerando como parámetro los escenarios que se plantearon en este artículo, con particular atención en el escenario deseable, de manera que los esfuerzos de la sociedad y el Estado mexicano, se conjunten y encausen en un patrón de desarrollo de largo plazo.

## Referencias

- Buzan, B. W. (1998). *Security: A new framework for analysis*. Lynne Rienner Publishers.
- Cintra, J. T. (1991). *Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo*. México.
- Cruz, P. (2024, octubre 2). *www.ptc.mx*. Retrieved from <https://www.ptc.mx/2024/10/publica-semar-en-el-diario-oficial-de-la-federacion-la-politica-nacional-maritima/>
- DOF, G. d. (2024, septiembre 20). *www.dof.gob.mx*. Retrieved from [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle\\_popup.php?codigo=5739988](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5739988)
- García Cuéllar, J. A., Arreguín Sánchez, F., Hernández Vázquez, S., & Lluch Cota. (2004, junio). Retrieved 2026, from [www.redalyc.org: https://www.redalyc.org/pdf/339/33909304.pdf](https://www.redalyc.org/pdf/339/33909304.pdf)
- Integrated Publishing, I. (2003). *navyadvancement.tpub.com*. Retrieved from <https://navyadvancement.tpub.com/12018/css/Chapter-20-Sea-Power-667.htm>
- Jimenez, C. &. (2013, Septiembre). *www.academia.edu*. Retrieved from <https://www.academia.edu/24641826/Talasopol%C3%ADtica>
- Maritimo, M. (2017, junio 2). *www.mundomaritimo.cl*. Retrieved from <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/armada-mexico>
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Little, Brown and Company.
- Mora, M. (2026, abril 30). <https://www.rankia.mx>. Retrieved mayo 2026, from <https://www.rankia.mx/blog/como-comenzar-invertir-bolsa/7067431-actividades-economicas-mexico-estados-pib>
- Pyramid, p. (2026, may 28). *www.populationpyramid.net*. Retrieved from <https://www.populationpyramid.net/es/m%C3%A9xico/2045/>
- Suárez, R. A. (2021). Propuesta de un modelo de medición del poder marítimo de las naciones. *Revista Científica General José María Córdova*, 267-306.
- Till, G. (2007). *Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval. Retrieved from <https://www.scribd.com/document/471679518/Poder-Maritimo-Geoffrey-Till-Una-guia-para-el-siglo-XXI-pdf>

Valdez Cerda, R. E. (2018, Agosto). *repositorio.uninav.edu.mx*. Retrieved from <https://repositorio.uninav.edu.mx/server/api/core/bitstreams/a3de5b67-7942-4ddd-a7a3-d5abe05c2bd9/content>

Vizarrete Rosales, E. (2013). *Poder y seguridad nacional*. México, DF: Centro de Estudios Superiores Navales: Centro de Estudios Superiores Navales, Senado de la República LXII Legislatura.

worldometers. (2026, mayo 28). *www.worldometers*. Retrieved from <https://www.worldometers.info/es/poblacion-mundial/poblacion-mexico>

# El Poder Naval de la Federación como núcleo estratégico del Poder Marítimo Nacional

*Por: Contralmirante José Manuel Murguía Alvarado, Director de la Escuela de Guerra Naval*

## RESUMEN

El presente artículo analiza el papel estratégico del Poder Naval de la Federación como núcleo constitutivo del Poder Marítimo Nacional de México, desde la perspectiva doctrinal de la Escuela de Guerra Naval. Se argumenta que México, en su condición de nación bioceánica, requiere un Poder Naval suficiente para ejercer soberanía, proteger sus intereses marítimos y garantizar la seguridad en sus zonas marinas. A través de un recorrido por la doctrina institucional, las funciones estratégicas de la Armada de México y los desafíos contemporáneos del entorno marítimo global, se concluye que el fortalecimiento del Poder Naval es condición necesaria para la consolidación plena del Poder Marítimo Nacional y, con ello, para el desarrollo y la seguridad del país.

**Palabras clave:** Poder Naval, Poder Marítimo Nacional, Armada de México, doctrina naval, seguridad marítima, Escuela de Guerra Naval.

## I. INTRODUCCIÓN

México es una nación bioceánica situada entre el océano Pacífico y el Golfo de México-Mar Caribe, con más de once mil kilómetros de litoral y una Zona Económica Exclusiva que supera los tres millones de kilómetros cuadrados. Esta realidad geográfica no es solo un dato cartográfico: constituye un imperativo estratégico que obliga al Estado mexicano a poseer y proyectar capacidades navales suficientes para ejercer la soberanía, proteger sus intereses marítimos y garantizar el estado de derecho en sus zonas marinas. El mar, en esa perspectiva, no es únicamente un espacio de tránsito comercial; también es un espacio de seguridad y desarrollo (Mahan, 1890).

Sin embargo, la comprensión cabal del rol estratégico del Poder Naval en el proyecto nacional de México requiere un marco conceptual y una formación institucional sólidos. Es en ese contexto donde la Escuela de Guerra Naval adquiere su relevancia: como instancia formadora de pensamiento estratégico, de continuidad doctrinal y de liderazgo institucional dentro de la Armada de México.

El presente artículo sintetiza los planteamientos centrales presentados en el Seminario "La relevancia del Poder Marítimo Nacional en el siglo XXI", con el propósito de ofrecer

una reflexión articulada sobre la relación entre Poder Naval, doctrina institucional y Poder Marítimo Nacional, a la luz de los desafíos estratégicos del presente siglo.

## **II. LA MISIÓN INSTITUCIONAL: FUNDAMENTO JURÍDICO Y ESTRATÉGICO DEL PODER NAVAL**

El punto de partida de cualquier análisis sobre el Poder Naval mexicano debe ser su fundamento jurídico. La Misión de la Secretaría de Marina establece, en términos precisos, la obligación de ejercer el Poder Marítimo Nacional, proteger los intereses marítimos, mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas, costas, ríos, zonas lacustres y recintos portuarios, así como aplicar la Autoridad Marítima Nacional, para garantizar la soberanía e impulsar el desarrollo del país, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella deriven y los tratados internacionales.

En consonancia con ese mandato, la Misión de la Armada de México precisa que se trata de una institución militar nacional de carácter permanente, cuya función es emplear el Poder Naval de la Federación para la defensa exterior, proteger la soberanía de la Nación y sus intereses marítimos, mantener el estado de Derecho en las zonas marinas mexicanas y coadyuvar en la seguridad interior del país (Armada de México, 2026). Esta doble dimensión —defensa exterior y seguridad interior— define el espectro de actuación estratégica del Poder Naval y lo sitúa en el centro del sistema de seguridad nacional mexicano.

El reconocimiento de que el mar representa seguridad y desarrollo no es una afirmación retórica; es la síntesis de una concepción geopolítica que hunde sus raíces en el pensamiento de Alfred Thayer Mahan (1890) y que ha sido reelaborada por autores posteriores como Corbett (1911), Spykman (1942) y Till (1994) en el contexto de las estrategias marítimas modernas.

## **III. EL PODER NAVAL EN LA DOCTRINA DE LA ARMADA DE MÉXICO**

El Poder Naval de la Federación es el resultado de la conjunción de tres elementos inseparables: doctrina, pensamiento estratégico y formación institucional. Esta tríada no es arbitraria; refleja la comprensión de que las capacidades operativas de una fuerza naval son tan importantes como la visión intelectual que la orienta y los líderes que la conducen (Armada de México, 2026).

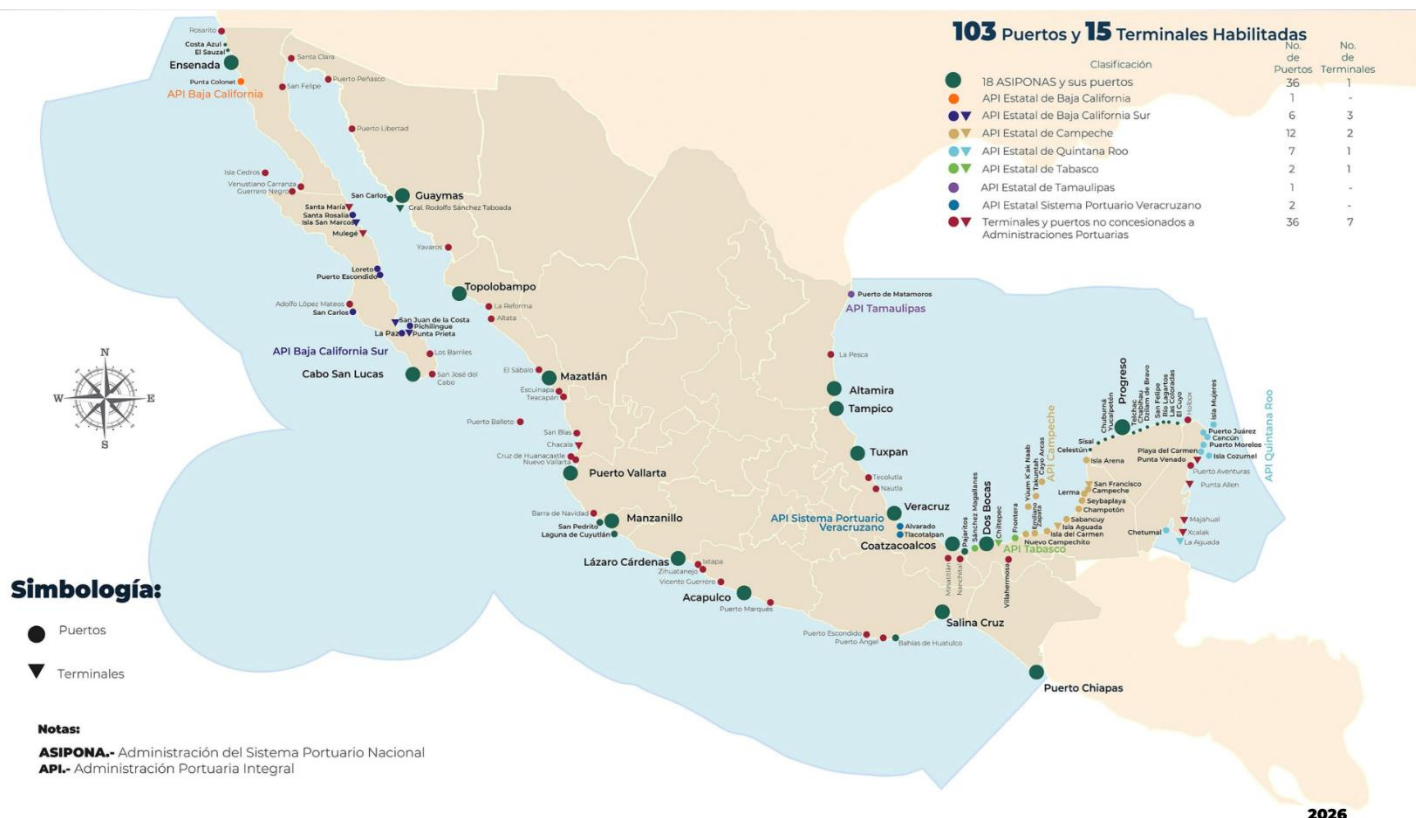
La Doctrina de la Armada de México (DAM 1.0), publicada en 2026, constituye el Libro Rector que sistematiza los principios, valores y orientaciones estratégicas que rigen el empleo del Poder Naval. En ese marco doctrinal, el Poder Naval se concibe como el

núcleo estratégico que permite al Estado mexicano ejercer su soberanía y proteger sus intereses marítimos en un entorno internacional cada vez más complejo y disputado (Bastarrachea, 2018).

La Escuela de Guerra Naval desempeña un papel crucial en la transmisión y actualización de ese pensamiento estratégico. A diferencia de las instancias de formación táctica u operativa, la Escuela de Guerra Naval tiene por función específica desarrollar en los oficiales superiores la capacidad de concebir, planear y conducir operaciones a nivel estratégico, así como contribuir a la evolución doctrinal de la institución. En ese sentido, fomenta el pensamiento estratégico, garantiza la continuidad doctrinal y cultiva el liderazgo institucional (Montalvo, 2016).

#### **IV. FUNCIONES Y DESAFÍOS ESTRATÉGICOS DEL PODER NAVAL DE LA FEDERACIÓN**

El Poder Naval de la Federación no opera en un vacío geopolítico. México forma parte de un entorno marítimo caracterizado por la presencia de potencias regionales y globales en el Caribe, el Pacífico oriental y el Golfo de México; por la intensificación de amenazas transnacionales como el narcotráfico marítimo, la pesca ilegal y el tráfico de personas; y por una creciente competencia por los recursos naturales marinos y el control de rutas estratégicas de comunicación (Covelli, 2021; Ortega Robledo, 2022).



FUENTE: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Marina (2022).

En ese contexto, las funciones del Poder Naval se articulan en torno a tres ejes principales. El primero es la defensa de la soberanía nacional en el espacio marítimo, que comprende la vigilancia y el control de la Zona Económica Exclusiva, la protección de la plataforma continental y la respuesta a cualquier amenaza contra la integridad territorial marítima de México. El segundo eje es la protección de los intereses marítimos nacionales, entendidos como el conjunto de actividades, bienes y valores vinculados al mar que son esenciales para el desarrollo y la seguridad del país (Reyes y Rosales, s.f.). El tercer eje es la proyección de la presencia naval como instrumento de la política exterior y de la diplomacia naval, en el marco de los tratados internacionales de los que México forma parte.

El análisis geopolítico de Fernández (2008) sobre la distinción entre talasopolítica y talasocracia resulta particularmente pertinente en este contexto: México no aspira a una hegemonía oceánica, sino a ejercer una influencia marítima proporcional a sus intereses y capacidades, posicionándose como una potencia mediana con una vocación marítima definida. La política nacional marítima, como señalan Reyes y Rosales (s.f.), debe ser una política de Estado que trascienda los ciclos gubernamentales y oriente de manera sostenida el desarrollo del Poder Naval.

El principio estratégico central que articula estas funciones puede enunciarse con claridad: no existe Poder Marítimo efectivo sin un Poder Naval suficiente. Esta afirmación no implica una visión militarista del Poder Marítimo; implica el reconocimiento de que la capacidad naval es la condición de posibilidad del resto de los componentes del poder en el mar: el comercio, la pesca, la exploración de recursos, el turismo náutico y la cooperación internacional (Till, 1994).

## CONCLUSIONES

Las reflexiones presentadas permiten formular cuatro conclusiones. La primera es que el Poder Naval de la Federación es el núcleo estratégico del Poder Marítimo Nacional y su fortalecimiento es una prioridad insustituible para garantizar la soberanía e impulsar el desarrollo de México como nación bioceánica.

La segunda conclusión es que la doctrina institucional, el pensamiento estratégico y la formación de líderes —funciones que articula la Escuela de Guerra Naval— son los pilares que dan sostenibilidad y coherencia al Poder Naval a lo largo del tiempo. Sin esa base intelectual e institucional, las capacidades operativas resultan insuficientes para enfrentar los desafíos de un entorno marítimo complejo y cambiante.

La tercera conclusión es que el futuro marítimo de México dependerá, en buena medida, de la capacidad estratégica para fortalecer su Poder Naval de manera integral: no solo en términos de plataformas y sistemas de armas, sino también en doctrina, inteligencia marítima y formación de cuadros estratégicos capaces de comprender y conducir operaciones en el siglo XXI.

La cuarta y última conclusión puede formularse en los términos de la premisa que articula toda la argumentación: sin Poder Naval no hay control efectivo del mar; sin control del mar no hay seguridad marítima; y sin seguridad marítima no puede consolidarse plenamente el Poder Marítimo Nacional. Esta cadena causal no es una advertencia abstracta: es el fundamento estratégico sobre el cual México debe construir su visión marítima para el siglo XXI.

## Referencias

- Armada de México. (2026). *Doctrina de la Armada de México (DAM 1.0). Libro Rector*. Secretaría de Marina – Armada de México.
- Bastarrachea, C. G. S. (2018). *Nociones del pensamiento naval mexicano*. Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV).
- Corbett, J. S. (1911). *Some principles of maritime strategy*. Longmans, Green and Co.

- Covelli, E. A. (2021). *Intereses marítimos en el siglo XXI*. XV Congreso Nacional de Ciencia Política.
- Fernández, R. (2008). *Talasopolítica vs. talasocracia: una opción para potencias medianas y pequeñas*. Universidad Nacional de La Plata.
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Little, Brown and Company.
- Montalvo, M. E. B. (2016). Poder marítimo nacional: Una breve descripción prospectiva e importancia estratégica, nacional e internacional. *Documentos de Análisis*, (02-16). Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). [https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/docs\\_analisis/da\\_02-16.pdf](https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/docs_analisis/da_02-16.pdf)
- Ortega Robledo, L. C. (2022). *El Gran Caribe y la arqueología de su disputa*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Reyes, M. N. V., & Rosales, E. V. (s.f.). La política nacional marítima, una política de Estado. Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV).
- Spykman, N. J. (1942). *America's strategy in world politics: The United States and the balance of power*. Harcourt, Brace and Company.
- Till, G. (1994). Maritime strategy and the twenty-first century. *Journal of Strategic Studies*, 17(1), 1–23.

# Talasopolítica, Poder Marítimo y seguridad internacional. Dominancia marítima como imperativo estratégico del siglo XXI

*Por: Dr. Arturo Ponce Urquiza, Investigador del Ininvestam*

## I. INTRODUCCIÓN

¿Qué es el mar? Es tal vez una de las preguntas más complejas para darle una respuesta, que le dé satisfacción a la gente de mar, a aquellos que día a día conviven y viven de este y enfrentan sus veleidades, sus alegrías, pero también su furia y fuerza, su calma y su impaciencia. El mar, los océanos, son ese espacio cuyas profundidades aún guardan misterios, que la ciencia busca desentrañar, y entre estos, están sus recursos estratégicos, minerales raros y todo aquello para la obtención de los materiales críticos. Ese mar que fue navegado por fenicios, atenienses, por Zheng He, por Magallanes, Colón o Sir Francis Drake, es el mismo en donde ahora, las naciones y Estados buscan dirimir sus diferendos para lo que habrá de ser, el orden global con el que se guíen los destinos del siglo XXI.

Luego entonces, el orden mundial, desde el ámbito marítimo, para este nuestro siglo, está sufriendo importantes cambios, tal vez no vistos desde las acciones de la Segunda Guerra Mundial, cuando se establecieron las normas no solo del arte de la guerra naval, sino también la definición de las zonas de control y equilibrio talasopolíticas, que aún persisten en nuestros días. Por tal causa, el que se active la competencia estratégica por parte de las principales potencias marítimas, para reestructurar sus actividades a partir del incremento de las amenazas híbridas y transnacionales, así como de las nuevas medidas que se llevan a cabo en el marco de las relaciones internacionales, a raíz de un nuevo proceso de legitimación del poder marítimo.

Por tal sentido, es en el pensamiento talasopolítico, en donde se establecen las condicionantes tanto teóricas como de método, para identificar, como el Estado debe de asumir estos nuevos escenarios, en donde están incorporados, las percepciones del ejercicio del poder; desde el pensamiento de Mahan hasta Dominique Moïsi, es importante, el estudiar el mar y los océanos, es prioritario, por ser los escenarios de donde habrá de surgir la definición del liderazgo del nuevo orden global del siglo XXI.

## II. FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y DE MÉTODO

Es importante considerar que el concepto de talasopolítica, emerge de la geopolítica a causa de establecer con toda certidumbre, el debido entendimiento del

poder marítimo que llevan a cabo las potencias globales, pero de igual manera, aquellas cuyas fronteras están determinadas por litorales y que están llamadas a ser partícipes de su incorporación en el uso y disfrute de los mares.

En ese sentido, se puede considerar en primera instancia que la talasopolítica es la fusión de dos palabras Thalassa (mar en griego) y política (el arte de gobernar); y que a partir de su unión han logrado otorgarle al campo de conocimiento de la geopolítica, el análisis consensuado tanto del entorno marítimo y de los equilibrios del poder de las potencias, ahora bien, la fundamentación teórica, tiene su principal base en los propuestas ideológicas, doctrinales y estratégicas de Alfred Thayer Mahan, a partir de su obra fundamental, *The Influence of Sea Power upon History* (1890), en donde define con suma claridad, los seis elementos esenciales del poder marítimo: posición geográfica, configuración física, extensión territorial, población, carácter nacional, y característica de gobierno, pues para Mahan el mar es una gran área de la acción del poder del Estado.

En ese sentido es importante considerar, que las capacidades que la talasopolítica le ofrece al Estado, le permiten reencausar su proyecto de nación a causa de sus propias capacidades para el ejercicio de su interés nacional, por medio del posicionamiento del control de islas, rutas y puertos, fuera de su espacio terrestre y de su litoral (Ponce Urquiza, 2026). Ahora bien, para James Holmes (2008), se ofrece una modernización del pensamiento sobre el *sea power*, en la que el Estado tiene la oportunidad de multiplicar sus potencialidades en materia de comercio exterior, transporte comercial, acceso a puertos avanzados y, obviamente, acción naval.

Asimismo, en su operacionalidad, es de importancia lo expuesto por el contralmirante Milan Vego, pues su análisis teórico sobre el arte operacional naval contemporáneo, considera que a partir de lo ya expuesto, el *sea power*, debe ser considerado desde un ámbito multidimensional, en dónde se integran fuerzas navales, guardia costera, marina mercante, industria naval, como también, bases e infraestructura portuaria, que todo en conjunto interactúa al unísono; pero siempre considerando que el control del mar es temporal, geográfico y limitado; y se ejerce cuando es talasoestratégico, la necesidad de requerir un dominio oceánico total (Vego, 2008).

Al respecto de este análisis teórico y de método, se debe considerar los dos elementos siguientes:

- 1.- *Sea Denial*: se debe negar al enemigo, al adversario, de donde provenga, el uso pleno y operacional del espacio marítimo del Estado.

2.- *Dominancia marítima*: que es la capacidad de superioridad del Estado, para que sea garantizada la libertad su plena capacidad de acción en su espacio territorial marítimo, negándole a sus adversarios su uso y mantener sus líneas de comunicación marítima de forma constante.

Pero desde la geopolítica también existe el estudio de las emociones, que lidera el especialista francés Dominique Moïsi, y cuya dimensión en apoyo a la talasopolítica, permite comenzar a identificar, que a través de las denominadas emociones colectivas como el miedo, humillación y esperanza, se puede establecer cual es el comportamiento de los actores internacionales, y su toma de decisiones, por ello, para Moïsi: “Las emociones colectivas de las naciones.... desempeñan un papel determinante en la configuración del orden mundial, tanto como los recursos naturales, la geografía o el poder militar” Moïsi (2009, p. 5)

A partir de esta idea que establece Moïsi, el mundo en que habitamos en la actualidad, está articulado a razón de tres culturas definidas por sus emociones, primero la cultura del miedo (Occidente ante el terrorismo y el declive), la segunda cultura, es la de la humillación (mundo árabe-musulmán y parte del Sur Global ante la derrota colonial y la marginalización), y por último, es la cultura de la esperanza (Asia emergente impulsada por el crecimiento y la reivindicación de estatus).

Con tales características que nos ofrece la teorización de las emociones, permite considerar como es el proceso mediante el cual, los Estados deben interpretar las acciones de navales entre potencias, pues las acciones navales de navíos rusos en el mar Báltico, no son percibidas por igual en Estocolmo, en París, Atenas o Washington DC, a causa, no solo por sus respectivos razonamientos estratégicos, si no por sus actos emocionales.

El incorporar la geopolítica de las emociones al estudio de la talasopolítica permite considerar que los actores internacionales con capacidades materiales similares, prefieren asumir posturas asimétricas por la competencia marítima; a su vez, permite identificar el espacio de legitimidad y de narrativa política en el que se pondera la disputa marítima desde el *sea power*, y otro elemento es, la percepción en el espacio en donde convive la cooperación o la confrontación naval, pensando en ello para potencias medias, pues deben asumir la cultura de la esperanza con la influencia de las potencias hegemónicas (Moïsi, 2009).

### **III. EL MAR EN EL SIGLO XXI. ESCENARIOS TALASOESTRATÉGICOS.**

En la actualidad el panorama de la seguridad internacional desde el aspecto marítimo, tiene cuando menos cinco escenarios de alta tensión, que definen la agenda entre las potencias: (a) el Indo-Pacífico, con la militarización del Mar de China Meridional y la disputa entre EE.UU. y la República Popular de China (RPC), por sus áreas de influencia; (b) el Ártico, que ha razón de su pronta apertura, a causa del deshielo, ya se tiene proyectadas nuevas rutas polares, que habrán de generar la debida competencia entre Rusia, Canadá, RPC, EE.UU. y la OTAN; (c) el Golfo Pérsico y el estrecho de Ormuz, en dónde transita en promedio el 21% del petróleo mundial, en un momento de una delicada rivalidad iraní-estadounidense; (d) el Mar Rojo y el estrecho de Bab-el-Mandeb, donde a causa de los ataques perpetrados por los hutíes a la navegación comercial, están forzado los desvíos por hasta 14 días extra por el Cabo de Buena Esperanza; y (e) el Mar Caribe y el Pacífico Oriental, que se han convertido en escenarios del narcotráfico marítimo transnacional.

Estos escenarios de alta conflictividad, son influenciados por elementos sistémicos como son: la revisión del orden CONVEMAR por parte de Beijing y Moscú, y así ampliar la jurisdicción y restringir la libertad de navegación; por otro lado, está la proliferación de estrategias anti-acceso/negación de área que buscan limitar las proyecciones de la potencia dominante (EE.UU., RPC y Rusia); sin soslayar la penetración de los ciberataques a sistemas AIS, GPS spoofing, guerra electrónica, que están redefiniendo el espacio de maniobras navales.

Por lo cual desde el análisis de Moïsi (2009), dichas tensiones no pueden ser interpretas por las rivalidades materiales de obtención del poder; ejemplo de esto, es el ascenso del poder militar chino en el Mar Meridional, lo que contiene una carga profunda de reivindicación de identidad, a lo que Beijing percibe como siglos de humillación occidental; los ataques hutíes en el Mar Rojo, son una expresión de una cultura de humillación regional, que ha sido alimentada por décadas de lo que definen como injerencia foránea; y la propia inquietud talasoestratégica estadounidense, ante el ascenso chino, lo que refleja una cultura del miedo ante el declive del orden liberal, lo que nos lleva a que sí se ignoran estas dimensiones emocionales, es la vía para construir estrategias navales sobre cimientos incompletos.

### **IV. LA CIBERSEGURIDAD NAVAL**

En los últimos años ha habido una irrupción sigilosa para abrumadora de las acciones que impactan en la dominancia marítima desde el ámbito cibernético, lo que actualmente representa un significativo cambio en las estructuras del poder naval, pero también en los procesos talasopolíticos de nuestra época. En ese sentido, los sistemas

de identificación automática (AIS), el posicionamiento GPS, como también, las comunicaciones satelitales y los sistemas de control de puertos e infraestructura crítica son nuevos influjos de vulnerabilidad que ninguna armada debe ignorar, como es el GPS *spoofing* (falsificación de señales de posicionamiento para desviar buques en sus rutas de navegación), lo cual ya ha sido estudiado, sobretodo en el Mar Negro, e igualmente, en el estrecho de Ormuz y el Mar de China Meridional, cuyas implicaciones son directas para la seguridad internacional, la navegación comercial y en la actividad naval-militar (Kraska & Pedrozo, 2013).

Es por tal razón que al hacer uso del análisis de Vego (2009), para la debida identificación de obtener la superioridad de información (ISR: Intelligence, Surveillance, Reconnaissance) es un pilar fundamental para la dominancia marítima, aunado al control del mar, a la negación del adversario y por ende de la proyección de poder. En este sentido, el escenario de la guerra electrónica, como la interferencia de radares, saturación de frecuencias, como los ataques a los sistemas de mando y control, nos permite redefinir las capacidades en el espacio de maniobra y requiere que las armadas modernas complementen desde la ciberseguridad el componente orgánico para su doctrina operacional, no meramente del apéndice tecnológico.

Por tal motivo, el aplicar la geopolítica de las emociones de Moïsi consigue un aspecto relevante para la aplicación del dominio en la información naval, luego entonces, los actos de desinformación sobre incidentes marítimos, como colisiones, capturas, ó violaciones de las aguas territoriales, además de ser ventajas tácticas, también están planteadas para movilizar emociones colectivas, es decir, aumentar el miedo en las poblaciones objetivo, socavar la humillación en los Estados afectados, como de igual manera, desgastar la esperanza de los socios en la eficacia de las alianzas, por tal manera, la información que rodea a un incidente naval puede ser tanto decisiva, como el incidente mismo, por tal causa, «En el siglo XXI, la batalla por las percepciones precede y a menudo determina la batalla por los territorios.» Moïsi (2009, p. 47)

Dicho espacio narrativo-emocional, tiene alcances a destacar para la Armada de México, esto debido a que en la actualidad, prevalece la presión hemisférica que se está ejerciendo a través de la doctrina de seguridad estadounidense, mejor conocida como *Donroe*, a su vez, la información y la historia naval son importantes instrumentos de poder, tanto en los buques, como en los aviones, desarrollando las debidas capacidades en la comunicación estratégica y es, por lo tanto, un elemento a destacar en toda actitud en la ejecución de la defensa marítima de la nación (Till, 2009; Moïsi, 2009).

## V. ESPACIO BIOCÉANICO Y UNA TALASOESTRATEGIA PARA MÉXICO

Actualmente, el Estado mexicano, es uno de los pocos países en el mundo con una condición muy especial de tener presencia en dos océanos de primera instancia geopolítica, como el Atlántico y el Pacífico, dicha circunstancia bioceánica, no es solamente desde el aspecto geográfico; se debe considerar una ventaja talasoestratégica estructural que, sin embargo, ha sido históricamente subutilizada en la vida diaria del Estado mexicano, por tal causa se debe de considerar que la acepción de bioceanismo, es la capacidad que mantiene el Estado para saber ejercer su plena magnitud, para actuar con toda la capacidad del poder nacional a través de sus intereses marítimos en los dos litorales, modulando una idea clara y eficiente del *sea power* que trascienda la compartimentación institucional entre el Pacífico y el Golfo (Ponce Urquiza, 2026).

Ahora bien, desde la perspectiva de Alfred T. Mahan, la condición geográfica de México, con cercanía a las rutas del Canal de Panamá, en la parte destacada del Mar Caribe y por ende a las líneas de comunicación marítima del Pacífico, todo ello, ofrece un activo de original extensión para la proyección de su poder marítimo regional, no obstante, para concretar tal ventaja, requiere del progreso de tres necesidades estructurales; la asimetría de capacidades entre la flota del Pacífico y la del Golfo; la ausencia de una doctrina de proyección expedicionaria que se module en ambos litorales; y por ende, prevalece una falta de integración entre la política marítima nacional y la actual estrategia de seguridad hemisférica estadounidense.

Por tal sentido, el integrar las propuestas tanto de Mahan, Vego, Moïsi y Holmes, permiten establecer cinco líneas de acción estructurales para la Armada de México. Primera, modernizar la flota de superficie, con la intencionalidad de una proyección bioceánica, que faciliten la presencia simultánea en el Pacífico y el Golfo de México. Segunda, fortalecer el *Maritime Domain Awareness* (MDA) como infraestructura de inteligencia talasopolítica, integrando sensores AIS, radares costeros e imágenes satelitales para la detección temprana de amenazas híbridas. Tercera: actualizar la doctrina naval mediante el arte operacional de Vego, redirigiendo el concepto de *Sea Denial* hacia actores no estatales. Cuarta, añadir la ciberseguridad, como el aspecto de la guerra de información, como parte sustancial de la doctrina naval; y Quinta, desplegar una narración de legitimidad estratégica que pronuncie la presencia naval mexicana como expresión de su soberanía en el contexto hemisférico (Moïsi, 2009).

## CONCLUSIONES

Tras el análisis que se realizó de las teorías de la talasopolítica y su aplicabilidad, se pueden considerar los siguientes puntos a manera estratégica, con

importantes alcances estructurales, como son: Primero, la dominancia marítima debe ser asumida como una condición fundamental para el pleno ejercicio de la soberanía, de su proyección estratégica en el presente siglo, en donde el Estado que no tenga pleno control de sus mares, sin duda no podrá darle control a su destino; segunda, el marco teórico que se ha ido revisando en el presente análisis, facilita identificar la importancia del espacio marítimo, en donde el dominio es el asidero del poder nacional, como material, el arte operacional y por lo tanto de las narrativas sobre la identidad y legitimidad con que cuentan los actores internacionales.

Tercera, es referente a las amenazas híbridas, como narcotráfico, ciberataques a la infraestructura portuaria, y la guerra informativa en el espacio marítimo, lo que está obligando a reestructurar el concepto del *sea denial*, actualizándose sus capacidades convencionales y no convencionales, la cuarta, es a causa, de la propia acepción bioceánica de México, en donde México aún guarda una ventaja talasopolítica; y quinta, y tal vez la más importante, que es la dimensión emocional y la narrativa del poder marítimo, pues le ofrece a la Armada del Estado mexicano, la capacidad de concretar una comunicación estratégica como parte de sus propias capacidades de defensa.

#### FUENTES DE INFORMACIÓN

---

Holmes, J., & Yoshihara, T. (2008). Chinese naval strategy in the 21st century: The turn to Mahan. Routledge.

Kraska, J., & Pedrozo, R. (2013). International maritime security law. Martinus Nijhoff.

Mahan, A. T. (1890). The influence of sea power upon history, 1660–1783. Little, Brown.

Moïsi, D. (2009). The geopolitics of emotion: How cultures of fear, humiliation, and hope are reshaping the world. Doubleday.

Organización Marítima Internacional. (1982/2004). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y enmiendas SOLAS/PBIP. OMI.

Ponce Urquiza, A. (2026). Talasopolítica, poder marítimo y seguridad internacional [Ponencia]. Foro ININVESTAM 2026, CESNAV–SEMAR.

Secretaría de Marina – Armada de México. (2022). Política Marítima Nacional 2022–2028. SEMAR.

Till, G. (2009). Seapower: A guide for the twenty-first century (2.<sup>a</sup> ed.). Routledge.

Vego, M. (2003). Naval strategy and operations in narrow seas (2.<sup>a</sup> ed.). Frank Cass.

Vego, M. (2008). Operational warfare at sea: Theory and practice. Routledge.

# CONCIENCIA MARÍTIMA

# Conciencia marítima en México: soberanía, poder marítimo y desarrollo nacional

*Por Vicealmirante Jorge Víctor Vázquez Zárate, Rector de la Universidad Naval*

## RESUMEN

El presente trabajo sistematiza los planteamientos centrales de la "Conciencia Marítima en México". Orientada a consolidar una visión estratégica integral del poder marítimo nacional. A partir de un enfoque filosófico-histórico y de seguridad nacional, el documento articula la conciencia marítima como concepto rector y brújula estratégica que vincula la cultura, e identidad nacional, la defensa, la vigilancia de los mares y el desarrollo económico sostenible. Se examinan los antecedentes históricos desde la Colonia hasta la Segunda Guerra Mundial, se analiza el marco normativo internacional liderado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y se proyectan los diez intereses marítimos nacionales en función de la Visión 2045. La conclusión central postula que México, por su privilegiada condición bioceánica, está llamado a transformar su cultura marítima en una conciencia marítima activa que potencie el poder naval, el crecimiento económico y la soberanía territorial.

**Palabras clave:** conciencia marítima, poder nacional, marítimo y naval, soberanía marítima, economía azul, Política Nacional Marítima 2045.

## I. INTRODUCCIÓN

La conciencia marítima constituye, de acuerdo con una idea —fuerza vinculante que conecta a individuos, grupos sociales y naciones con el entorno marino—, de manera análoga a como otras grandes categorías conceptuales —el animal político aristotélico, el contrato social lockeano o la conciencia de clase marxista— han articulado el pensamiento y la acción colectiva en distintos momentos históricos. Esta noción, lejos de ser meramente descriptiva, tiene una dimensión normativa: establece un compromiso de responsabilidad con el mar, sus recursos y sus implicaciones para la seguridad y el desarrollo nacionales.

México posee una posición geopolítica singular: con acceso soberano al Océano Pacífico y al Atlántico, el país puede proyectarse como potencia marítima emergente. Sin embargo, tal proyección requiere la consolidación de una conciencia marítima que

trascienda el ámbito operativo naval y se arraigue en la identidad ciudadana, las políticas públicas y el sistema educativo nacional. Este resumen presenta de forma ordenada los principales argumentos de la conferencia, estructurados en torno a cuatro ejes: fundamentos conceptuales, antecedentes históricos, marco estratégico internacional y perspectivas para México como potencia bioceánica.

## **II. VULNERABILIDAD GEOPOLÍTICA TRAS LA INDEPENDENCIA**

Tras la consumación de la Independencia en 1821, México desatendió la vigilancia de sus litorales durante más de dos décadas, un período que generó una grave vulnerabilidad ante intervenciones extranjeras. Este vacío estratégico se manifestó en bloqueos constantes (1821-1845) y culminó en la invasión estadounidense (1846-1848), que implicó el desembarco anfibio debido a la superioridad naval rival y la consecuente pérdida de aproximadamente el 50% del territorio nacional. Se enfatiza que esta experiencia histórica demuestra con claridad que la ausencia de una conciencia marítima sólida se traduce directamente en la pérdida de soberanía nacional. Como respuesta institucional, México inició la adquisición de buques y la fortificación de San Juan de Ulúa, sentando las bases del nacimiento de la Armada moderna.

## **III. EL IMPACTO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**

La participación de México en el conflicto bélico global (1941-1945) constituyó un catalizador decisivo para consolidar la conciencia marítima nacional. El hundimiento de buques petroleros mexicanos por submarinos del Eje evidenció la vulnerabilidad soberana en aguas territoriales, impulsó la profesionalización de la Armada para el control efectivo de ambos litorales y posicionó al país como actor clave en la seguridad y el control de las rutas comerciales regionales. La guerra, en síntesis, fue el catalizador definitivo para entender el entorno marítimo como un dominio crítico para la nación.

En primer lugar, la Conciencia Marítima puede definirse como la brújula estratégica que guía la política nacional en materia de seguridad y defensa, con el fin de potenciar el desarrollo marítimo nacional.

En segundo lugar, se puede concebir la Conciencia Marítima como el pensar estratégico, la forma en que este proceso se incorpora al pensar, decir y hacer, generando una relacionalidad consciente con el mar y con todos los elementos y aspectos que coexisten en él, orientando el quehacer cotidiano tanto en aguas tranquilas como en situaciones de crisis.

Desde una perspectiva colectiva, la conciencia marítima se configura como el proceso social de conocimientos, valores y prácticas que integran el mar en la identidad individual, grupal o nacional. Su cultivo fomenta la seguridad, el desarrollo económico,

la gobernanza y el desarrollo sustentable, dimensiones que requieren la generación y la capacitación de recursos materiales, así como del capital humano, para responder a los retos del desarrollo marítimo. Esto debe hacerse con una coordinación sistemática y políticas públicas coordinadas para cumplir con los objetivos nacionales marítimos: **Proyectar a México como una Potencia Marítima Emergente.**

#### **IV. DIMENSIONES DEL PENSAMIENTO DE LA CONCIENCIA MARÍTIMA**

Las dimensiones del pensamiento se identifican en cinco niveles o escalas del pensamiento marítimo que operan de manera articulada: municipal, local, nacional, regional, internacional y global. Esta estructura piramidal refleja que la conciencia marítima no es exclusiva de los actores estatales o militares, sino que tiene raíces en la vida comunitaria costera y se proyecta progresivamente hacia los foros multilaterales de gobernanza oceánica. La doctrina naval militar, conceptualizada como la brújula y el faro que orienta las navegaciones institucionales, constituye la expresión más acabada de esta conciencia en el ámbito de las fuerzas armadas.

#### **V. CONCIENCIA MARÍTIMA EN MÉXICO CONTEMPORÁNEO DENTRO DEL MARCO ESTRATÉGICO INTERNACIONAL Y NACIONAL**

##### **Gobernanza Global: El Eje ONU-OMI**

En el plano internacional, la Organización Marítima Internacional (OMI) define la Conciencia del Dominio Marítimo como la comprensión efectiva de todo aquello relacionado con el entorno marítimo que pueda afectar la seguridad, la protección, la economía o el medio ambiente marino. La seguridad marítima contemporánea se integra, además, en un esquema de seguridad colectiva liderado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), bajo el principio de que la gobernanza de los mares vincula la protección del entorno con la paz internacional.

En el ámbito regional, la Organización de los Estados Americanos (OEA) y la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) articulan iniciativas clave en tres dimensiones: integración portuaria mediante webinarios de especialización técnica y de modernización; seguridad regional mediante programas de protección marítima y de resiliencia institucional; y conciencia marítima mediante la promoción de la cultura y del desarrollo sostenible. Estas dimensiones contribuyen a consolidar a México como un actor estratégico interamericano.

#### **VI. LA FÓRMULA DE VEGA GARCÍA Y EL PODER NACIONAL**

El modelo analítico conocido como la fórmula de Vega García define la Seguridad Nacional (SN) como la suma del Poder Nacional (P) y la Voluntad Nacional (V):  $SN = P + V$

V. Aplicada al entorno marítimo, la evaluación sitúa el Poder Nacional, que incluye las capacidades de la Secretaría de Marina (SEMAR), la infraestructura portuaria y los recursos bióticos y abióticos, y la Voluntad Nacional, que comprende la conciencia marítima, la cohesión social y la identidad nacional hacia el mar.

## **VII. MÉXICO COMO POTENCIA MARÍTIMA EMERGENTE. LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA 2045**

El horizonte estratégico a largo plazo se articula en la Política Nacional Marítima 2045, cuyo objetivo central es consolidar a México como potencia marítima global. Esta política estructura cuatro dimensiones: seguridad, orientada a consolidar el dominio marítimo y la protección de la soberanía; economía, enfocada en la modernización de la economía azul y el fortalecimiento de los intereses marítimos; gobernanza, dirigida a la consolidación de la Autoridad Marítima bajo un mando unificado; e identidad, centrada en la integración de la cultura marítima en el sistema educativo nacional

## **VIII. LOS DIEZ INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES**

La conferencia sistematiza los diez intereses marítimos nacionales (IMN) que dan contenido operativo al Poder Marítimo: seguridad marítima, sistema portuario nacional, protección marítima y portuaria, cultura marítima, industria naval, recursos naturales marinos, comercio marítimo, marina mercante, medio ambiente marino y turismo náutico. Estos intereses se distribuyen entre cinco categorías estratégicas: soberanía y seguridad, con enfoque en el control naval y la vigilancia; estado de derecho, mediante la autoridad marítima nacional; desarrollo económico, a través de la economía azul; sustentabilidad, con gestión ambiental de la biodiversidad marina; e infraestructura, orientada a la conectividad global mediante el fortalecimiento portuario.

El poder naval se fortalece a la vez que el poder Marítimo y Poder naval se articulan para lograr los intereses marítimos nacionales, la Marina como la institución permanente facultada para impulsar y dirigir las políticas en materia marítima y naval, debe de impulsar la Política Marítima Nacional y crear la nueva Estrategia Marítima Nacional.

La voluntad del mando supremo y el alto mando en potenciar a México en su desarrollo marítimo se ve reflejada en la creación de proyectos estratégicos. El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), y la continuación en las políticas expresadas en PND (2025-2030), y la recreación de la a nueva Ley Orgánica de la Armada de México, expedida y publicada en el DOF el 7 de noviembre de 2025, así como la creación de nuevas figuras como la Jefatura de Operaciones Navales (JOPNAV) y la Subsecretaría de Asuntos Marítimos y Portuarios es un órgano estratégico de la Secretaría de Marina (SEMAR) de México, creado en diciembre de 2025 la Subsecretaría

de Asuntos Marítimos y Portuarios es un órgano estratégico de la Secretaría de Marina (SEMAR) de México, creado en diciembre de 2025,

## **CONCLUSIONES**

La reflexión ofrece una síntesis rigurosa y propositiva sobre el estado y los desafíos de la conciencia marítima en México. Sus argumentos permiten extraer cuatro conclusiones fundamentales.

Primera, la conciencia marítima es un imperativo estratégico, no una opción política. La historia demuestra que su ausencia equivale a vulnerabilidad soberana y pérdida territorial. La lección de los siglos XIX y XX es inequívoca: el desarrollo marítimo requiere una defensa efectiva y el dominio del mar.

Segundo, la construcción, desarrollo y comprensión de la vinculación entre el poder nacional, el marítimo y el naval y la voluntad nacional constituyen el principal reto del México contemporáneo. La fórmula de Vega García revela que las capacidades operativas de la Marina superan el nivel de conciencia marítima que la sociedad mexicana ha interiorizado, lo que exige políticas educativas y culturales a largo plazo.

Tercera, la posición bioceánica de México constituye una ventaja geopolítica singular que debe ser transformada en poder nacional efectivo. La Política Nacional Marítima 2045 ofrece el marco normativo para esta transformación, siempre que esté acompañada de voluntad política sostenida y de recursos institucionales adecuados.

Cuarta y conclusiva, la conciencia marítima no es sólo el conocimiento de los mares, sino la voluntad inquebrantable de una nación de proyectar su soberanía y prosperidad en el horizonte infinito del océano. En esta visión convergen la seguridad, el desarrollo económico y la identidad nacional como los tres pilares de una conciencia marítima consolidada.

## **Referencias**

Organización Marítima Internacional (OMI). (2002). Medidas para fortalecer la seguridad marítima. Asamblea de la OMI, 22.<sup>a</sup> sesión. <https://www.imo.org>

Organización de los Estados Americanos (OEA) & Comisión Interamericana de Puertos (CIP). (2025). Programas de protección marítima y resiliencia institucional interamericana. OEA.

Secretaría de Marina–Armada de México (SEMAR). (2025). Política Nacional Marítima 2045: Consolidación de México como potencia marítima global. Gobierno de México.

Secretaría de Marina–Armada de México (SEMAR). (2025). Sistema Educativo Naval: Modelo educativo articulado al Programa Nacional de Desarrollo 2025-2030. Universidad Naval.

Vázquez Zárate, J. V. (2026, mayo). Conciencia marítima en México: Brújula estratégica para la seguridad, defensa y potenciar el desarrollo marítimo [Conferencia magistral]. Universidad Naval, México.

Vega García, R. (s.f.). Seguridad nacional y poder nacional: Análisis estratégico del equilibrio entre poder y voluntad. En Doctrina de seguridad nacional aplicada al ámbito marítimo. Secretaría de Marina–Armada de México.

# De la construcción del Poder Marítimo a la Conciencia Marítima Nacional: la contribución del CESNAV al pensamiento estratégico marítimo mexicano

*Por: Vicealmirante Rubisel Venebra Jaimes, Director del Centro de Estudios Superiores Navales*

## RESUMEN

El presente artículo analiza la evolución del pensamiento marítimo desarrollado en el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) desde 1970 hasta 1981 (inauguración del CESNAV y creación de la MSN), con el propósito de explicar cómo esta institución ha contribuido a sentar las bases de una futura doctrina de Conciencia Marítima Nacional para México. A partir de un recorrido por las etapas del pensamiento marítimo institucional —desde la comprensión del valor del mar hasta la gobernanza del espacio marítimo—, se argumenta que México ha acumulado un vasto acervo de conocimiento estratégico que aún no ha sido integrado en una visión sistémica y articulada. Se propone el concepto de Conciencia Marítima como el eslabón que conecta el Poder Marítimo con la capacidad estratégica del Estado, y se concluye que el CESNAV se encuentra en condiciones académicas, doctrinales e institucionales para liderar dicho proceso.

**Palabras clave:** Poder Marítimo, Conciencia Marítima Nacional, CESNAV, pensamiento estratégico, doctrina marítima mexicana.

## I. INTRODUCCIÓN

Durante décadas, las potencias marítimas construyeron flotas para controlar los océanos. Hoy, las naciones más influyentes construyen sistemas de conocimiento para comprenderlos. Esta transformación no es retórica: refleja un cambio estructural en la naturaleza de la competencia estratégica global, en la que el dominio cognitivo del espacio marítimo es tan determinante como la capacidad militar para operar en él.

México, con más de once mil kilómetros de litoral, una Zona Económica Exclusiva de aproximadamente tres millones de kilómetros cuadrados y una posición geoestratégica privilegiada entre dos océanos, enfrenta el imperativo de desarrollar no solo capacidades navales, sino también una comprensión integral y articulada de su entorno marítimo. En ese contexto, la pregunta central que guía este artículo es: ¿cómo

ha contribuido el CESNAV al desarrollo de la Conciencia Marítima Nacional, aun cuando este concepto apenas comienza a consolidarse doctrinalmente en México?

La tesis que se defiende es que el CESNAV ha construido, durante más de cinco décadas, las bases intelectuales del Poder Marítimo Nacional, y que el desafío estratégico del presente consiste en integrar ese conocimiento acumulado en una doctrina de Conciencia Marítima Nacional que permita anticipar riesgos, proteger intereses marítimos y fortalecer la toma de decisiones del Estado mexicano (Venebra Jaimes, 2022).

## **II. EL CESNAV: NÚCLEO ACADÉMICO DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO MARÍTIMO**

El Centro de Estudios Superiores Navales fue concebido como la institución de más alto nivel académico de la Secretaría de Marina, con la misión de formar especialistas, oficiales de Estado Mayor, investigadores y tomadores de decisiones capaces de enfrentar los desafíos marítimos, navales y de seguridad nacional. A lo largo de su evolución, el CESNAV ha ampliado su oferta académica mediante especialidades, maestrías y doctorados, consolidando una comunidad de conocimiento orientada a la generación de doctrina y pensamiento estratégico (Centro de Estudios Superiores Navales [CESNAV], s.f.).

Entre los programas que mayor relevancia estratégica han alcanzado, destacan el Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional, el Doctorado en Administración Marítima y Portuaria y las maestrías en Seguridad Nacional, Estado Mayor y Geopolítica. Esta estructura académica constituye la plataforma desde la cual se origina gran parte del pensamiento estratégico marítimo mexicano contemporáneo.

La misión institucional del CESNAV articula tres funciones esenciales: formar líderes estratégicos, desarrollar doctrina y fortalecer la planeación estratégica. Como se argumentará más adelante, estas tres funciones son precisamente los componentes que permiten construir la Conciencia Marítima Nacional.

## **III. LA EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO MARÍTIMO EN EL CESNAV: TRES ETAPAS DOCTRINALES**

El análisis histórico del acervo de tesis e investigaciones del CESNAV revela una evolución doctrinal identificable en tres etapas sucesivas, que reflejan la maduración progresiva del pensamiento marítimo mexicano.

### **A) Primera etapa: comprender el valor del mar**

Las investigaciones de los años noventa se centraron en determinar por qué el mar es importante para México. Los temas predominantes fueron el Poder Marítimo, la Marina Mercante, la infraestructura marítima y el desarrollo naval. La pregunta rectora era relativamente sencilla: ¿cuál es el valor estratégico del mar para el desarrollo nacional? Esta etapa, influida por los postulados clásicos de Mahan (1890), sentó las bases conceptuales sobre las que se construiría el pensamiento marítimo posterior.

### **B) Segunda etapa: vincular el mar con la seguridad nacional**

En una segunda fase surgieron estudios sobre los intereses marítimos, la seguridad nacional y el desarrollo marítimo integral. La pregunta dejó de ser meramente descriptiva para volverse relacional: ¿cómo influye el mar en la seguridad y el desarrollo del país? Esta etapa representa un salto cualitativo en la comprensión del espacio marítimo al conectarlo con las dimensiones más amplias de la estrategia nacional y de la seguridad del Estado (Corbett, 1911).

### **C) Tercera etapa: gobernar el espacio marítimo**

La etapa más reciente del pensamiento marítimo del CESNAV se caracteriza por el surgimiento de investigaciones sobre la autoridad marítima, las capitanías de puerto y el dominio del entorno marítimo. La preocupación central ya no es únicamente poseer capacidades marítimas, sino administrarlas eficazmente. Este giro hacia la gobernanza del espacio marítimo anuncia la transición hacia lo que, en este artículo, se denomina Conciencia Marítima Nacional.

## **IV. LA PRODUCCIÓN INTELECTUAL DEL ININVESTAM Y SU CONTRIBUCIÓN DOCTRINAL**

Esta evolución doctrinal se refleja también en las principales obras producidas por el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM), centro académico de excelencia de la Universidad Naval dedicado a la investigación estratégica sobre el poder marítimo, la seguridad y la defensa nacional.

Destacan en particular dos obras de referencia. La primera es *El Poder Marítimo Mexicano en el Siglo XXI: Realidades y Prospectivas*, obra fundamental que analiza el Poder Marítimo Nacional desde una perspectiva integral, identificando retos, oportunidades y líneas estratégicas para el México del siglo XXI (ININVESTAM, s.f.a). La segunda es la *Colección México y el Mar*, integrada por siete tomos que desarrollan, de manera progresiva y complementaria, las dimensiones geopolíticas, estratégicas y conceptuales del espacio marítimo mexicano: desde la relevancia del Poder Marítimo

Nacional hasta reflexiones sobre geopolítica, talasopolítica, agua y océanos, territorio, y liderazgo institucional (ININVESTAM, s.f.b).

La progresión conceptual de esta producción intelectual —de Poder Marítimo Nacional a geopolítica y estrategia del entorno marítimo, y de ahí a territorio, agua, talasopolítica y liderazgo— ilustra con claridad cómo el pensamiento marítimo mexicano ha ido madurando hacia una comprensión cada vez más sistémica e integral del mar como espacio estratégico.

## **V. EL ESLABÓN AUSENTE: LA CONCIENCIA MARÍTIMA NACIONAL**

El hallazgo más relevante del análisis es, paradójicamente, lo que *no* aparece con suficiente frecuencia en la producción académica naval mexicana. México ha estudiado los puertos, la seguridad marítima, el poder naval, la autoridad marítima, los intereses marítimos y el desarrollo marítimo. Sin embargo, la pregunta integradora —¿cómo articular toda esa información para comprender de manera integral el entorno marítimo nacional?— aparece muy escasamente en la literatura especializada.

De esa carencia emerge el concepto de Conciencia Marítima Nacional. Se trata de algo distinto a la vigilancia marítima, a la inteligencia naval o a la seguridad marítima en sentido estricto. Es algo más amplio y más profundo. Para efectos de este artículo, la Conciencia Marítima Nacional puede definirse como la capacidad del Estado para identificar, interpretar, anticipar y proteger sus intereses marítimos mediante la integración del conocimiento, la información y la toma de decisiones (Venebra Jaimes, 2022).

Esta definición implica una distinción fundamental: el Poder Marítimo es capacidad, mientras que la Conciencia Marítima es comprensión. Un Poder Marítimo sin Conciencia Marítima produce reacción; un Poder Marítimo con Conciencia Marítima produce anticipación. La transición estratégica del siglo XXI no consiste únicamente en aumentar capacidades, sino en comprender de manera integral para decidir mejor y anticipar el futuro.

La relevancia de este concepto fue abordada de manera pionera en mi investigación doctoral (Venebra, 2022), titulada Metodología para la medición de la Conciencia Marítima, realizada en el Instituto Mexicano de Estudios Estratégicos en Seguridad y Defensa Nacional (IMESSDN). Dicho trabajo constituye uno de los primeros esfuerzos sistemáticos en México por transformar la Conciencia Marítima de una idea abstracta en una variable susceptible de evaluación y medición, proponiendo indicadores en cuatro dimensiones: conocimiento marítimo, interpretación del entorno

marítimo, anticipación y protección de intereses marítimos, y articulación institucional y social.

## **VI. EL PAPEL ESTRATÉGICO DEL CESNAV Y LA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL 2024**

La Conciencia Marítima no es una aspiración abstracta; encuentra su correlato institucional en el propio Modelo de la Razón de Ser de la Marina, que muestra cómo la institución opera simultáneamente como Estado ribereño, Estado rector del puerto, actor de la diplomacia naval, defensor del país, apoyo a la población civil y Estado de bandera. La Conciencia Marítima surge precisamente cuando estas funciones dejan de analizarse de manera aislada y se comprenden como partes de un mismo sistema estratégico, con una visión nacional coherente.

En ese marco, la publicación de la Política Marítima Nacional en 2024 representa un punto de inflexión doctrinal para México (Secretaría de Marina, 2024). Por primera vez se dispone de un marco articulador que vincula intereses marítimos, gobernanza marítima, desarrollo económico, seguridad marítima, sostenibilidad y coordinación interinstitucional. Esta política organiza la acción del Estado; la Conciencia Marítima, en cambio, permite comprender por qué y hacia dónde debe orientarse dicha acción.

La siguiente fase estratégica para México consiste precisamente en complementar la Política Marítima Nacional con una doctrina nacional de Conciencia Marítima. Para ello, la competencia marítima contemporánea exige incorporar nuevas líneas de investigación: *Maritime Domain Awareness*, inteligencia marítima, economía azul, ciberseguridad marítima, infraestructura crítica marítima e inteligencia artificial aplicada al entorno marítimo. La competencia estratégica del siglo XXI ya no ocurre únicamente en la superficie del océano; también ocurre en los sistemas AIS, los satélites, los centros de inteligencia, las redes logísticas, los cables submarinos y los sistemas C4ISR (International Maritime Organization, s.f.).

## **CONCLUSIONES**

El análisis presentado permite extraer cinco conclusiones principales. En primer lugar, las tesis e investigaciones del CESNAV muestran una sólida y creciente tradición de investigación sobre Poder Marítimo y Seguridad Nacional, articulada en tres etapas doctrinales claramente identificables. En segundo lugar, México ha desarrollado conocimiento sobre múltiples componentes del sistema marítimo, pero aún requiere una visión integradora de Conciencia Marítima Nacional que articule ese acervo en una capacidad estratégica del Estado.

En tercer lugar, la Conciencia Marítima constituye el puente conceptual entre el conocimiento marítimo especializado y la capacidad estratégica del Estado para anticipar riesgos y proteger los intereses nacionales. En cuarto lugar, el CESNAV posee las capacidades académicas, doctrinales e institucionales para convertirse en el principal referente nacional en el desarrollo de una doctrina mexicana de Conciencia Marítima.

Finalmente, la producción académica del CESNAV, las investigaciones del ININVESTAM, la Política Marítima Nacional de 2024 y los trabajos recientes sobre la medición de la Conciencia Marítima muestran que México está transitando de una lógica centrada en el Poder Marítimo hacia una visión más amplia orientada a la comprensión estratégica integral del espacio marítimo nacional. El futuro del Poder Marítimo Mexicano dependerá no solo de la capacidad para navegar los mares, sino también de la capacidad para comprender mejor los desafíos a los que se enfrenta.

## Referencias

- Centro de Estudios Superiores Navales. (s.f.). *Acervo de tesis de posgrado y líneas de investigación sobre Poder Marítimo y Seguridad Nacional*. Secretaría de Marina – Armada de México.
- Corbett, J. S. (1911). *Some principles of maritime strategy*. Longmans, Green and Co.
- Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. (s.f.a). *El poder marítimo mexicano en el siglo XXI: Realidades y prospectivas*. Universidad Naval.
- Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. (s.f.b). *Colección México y el mar* (Tomos I-VII). Universidad Naval.
- International Maritime Bureau. (s.f.). *Informes sobre riesgos marítimos globales*. ICC.
- International Maritime Organization. (s.f.). *Documentos sobre gobernanza y seguridad marítima*. Organización Marítima Internacional.
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Little, Brown and Company.
- Secretaría de Marina – Armada de México. (2024). *Política Marítima Nacional*. SEMAR.
- Venebra Jaimes, R. (2022). *Metodología para la medición de la conciencia marítima* [Tesis doctoral]. Instituto Mexicano de Estudios Estratégicos en Seguridad y Defensa N

# La conciencia marítima: antes y después

*Por: Contralm (ret) Dr. Jesús Ernesto Encinas Valenzuela*

## RESUMEN

México sufre de una visión miope cuando el tema se refiere al mar, a pesar de los esfuerzos que se han hecho, la sociedad mexicana sigue teniendo una visión de corto alcance hacia los océanos por falta de educación y ausencia de interés para conocer más sobre el mar. La conciencia marítima ha sido utilizada como un eslabón importante para desarrollar un nuevo pensamiento que modifique la forma de ver a México de totalmente terrestre por un país marítimo combinado.

Sin embargo, la conciencia marítima no es un ente solitario que nace de la nada, a su origen le anteceden una gran cantidad de elementos que se combinan a lo largo de la vida hasta que la madurez le da la pauta para desarrollarse, hacerse propia y permitir conocerse como individuo.

Aquí se expone que la conciencia marítima es importante, pero la anteceden otros elementos que permiten su eventual existencia, sin ellos no sería posible desarrollarse y uno de los más importantes es la cultura marítima, identificada y definida en la Política Nacional Marítima de México, desde la cultura marítima se desprenden los eventos humanos más importantes, más allá de la idea aislada, permite que el individuo termine identificándose con su entorno nacional.

**Palabras clave:** conciencia marítima, educación, cultura marítima, sociedad y gobierno.

## ABSTRACT

Mexico suffers from a myopic view when it comes to the sea. Despite so many efforts, Mexican society continues to have a short-sighted perspective on the oceans due to a lack of education and interest in learning more about the ocean. Maritime consciousness has been used as an important link in developing a new way of thinking that shifts the perception of Mexico from a purely land-based nation to a combined maritime one.

However, maritime consciousness is not a solitary entity that arises from nothing. Its origins are preceded by a multitude of elements that combine throughout life until maturity provides the framework for its development, its internalization, and the understanding of oneself as an individual.

This paper argues that maritime consciousness is important, but it is preceded by other elements that enable its eventual existence. Without them, its development would be impossible, and one of the most important is maritime culture, identified and defined in Mexico's National Maritime Policy, from maritime culture stem the most significant human events, and beyond the isolated idea, it allows individuals to ultimately identify with their national environment.

**Key words:** *maritime consciousness, education, maritime culture, society and government.*

## I. INTRODUCCIÓN

La ausencia de conciencia marítima en México es una especie de enfermedad que, hasta cierto punto, es difícil determinar en qué momento se perdió; más importante aún sería preguntarse si ¿acaso alguna vez existió? Porque hasta el momento en que esto se escribe en México el concepto de conciencia marítima sigue siendo tema de debates y diversas opiniones generadas en pequeños grupos que de alguna forma están relacionados con el mar.

La Fundación Argentina Azul establece en una de sus publicaciones que:

La conciencia marítima se refiere al **conocimiento y valoración de la importancia del mar** y sus recursos **para una sociedad**, tanto a nivel individual como nacional. Implica **comprender los beneficios económicos, sociales, culturales y ambientales** que el mar ofrece, así como los desafíos y amenazas que enfrenta (Traboulsi, 2025).

Esta es una de muchas formas de describir la conciencia marítima con preceptos claros del significado del mar, su importancia y trascendencia dentro del entorno de cualquier país con litorales. Generar “conocimiento y valoración de la importancia del mar y sus recursos para una sociedad” (Traboulsi, 2025), esta frase encierra el total de pensamientos que pueden escaparse de la imaginación marítima en cualquier personaje.

Y en este sentido, la frase «conocimiento y valoración de la importancia del mar» serán los pilares para el debate que se avecina sobre la conciencia marítima; así pues, aquí se expone que el primer requisito para poder generar conciencia marítima en una sociedad debe ser que ésta viva en un «país marítimo» o con litorales suficientes y que en algún momento esta geografía derive en un reconocimiento como tal, México tiene esa geografía con extensos litorales y una amplia Zona Económica Exclusiva que le da acceso al océano Pacífico y Atlántico, por lo que se puede decir que es un **país marítimo**.

Empero, ya se dejó claro que México adolece de una conciencia marítima, a pesar de la historia marítima que le heredó España —cualquiera que esta sea— una realidad es que después de 205 años de independencia, 206 de iniciada la guerra de independencia, la sociedad y el gremio político de México adolecen de una visión que se extienda fuera del continente hacia el mar y que pueda dar lugar a una **conciencia marítima**.

En base a la afirmación de que México es un país marítimo ¿cómo explicar que no se tiene conciencia marítima? Existen muchas probables respuestas a esta interrogante y la mayoría no están encaminadas a obtener una solución satisfactoria; más bien, se enfocan en una búsqueda constante de culpables a lo largo de la historia para buscar una justificación, lo cierto es que **todos en México somos culpables** de no tener una postura positiva hacia el mar.

Este artículo no se centra en **lo que no fue y que pudo ser**, sino en lo que puede hacerse para recomponer el rumbo social y político para evolucionar en el pensamiento nacional, con una visión mucho más amplia que involucre el cariño, aprecio y amor al mar, es decir, tener “conocimiento y valoración de la importancia del mar” (Traboulsi, 2025). En todo caso, lo primero es conocer el concepto de **conciencia** con sus orígenes y determinar su verdadera influencia en el pensamiento nacional, de cierta forma, comprobar si su existencia es de utilidad o fundar la influencia positiva en la sociedad hacia un pensamiento común marítimo.

Si México es un país marítimo debido a su geografía, entonces la mentalidad nacional debería inclinarse hacia ese destino, las bondades del mar en todos los sentidos; sin embargo, la situación actual está más lejos de la realidad de lo que se quisiera. Aquí se exponen las opciones de cambiar el rumbo social y político de México en relación a los mares nacionales, observar que existen grandes posibilidades de desarrollo y nunca rendirse porque nunca debe pensarse que es demasiado tarde, debe pensarse en lo que hay que hacer para remediarlo.

## II. EL ORIGEN

La actual condición de México, como país independiente, es que nunca ha sido visto como un **país marítimo**, es un espejismo dentro de una utopía que se genera en la mente y que solo los más allegados al mar nos atrevemos a soñar, esta es la realidad. La historia de México es una loza formidable y constriñe el **pensamiento nacional a un mundo terrestre**, donde se ven las bondades de la vida cotidiana terrestre como tener vivienda, trabajo, alimentos y las comodidades regulares, pero también abarca los conflictos internos y externos que han definido el pensamiento geopolítico actual de México.

Todos los eventos históricos relevantes de México han sucedido en tierra –salvo algunos sucesos que son resaltados por la Armada de México– la sociedad tiene una idea del mar que se focaliza en alimentos y diversión, donde la gente de mar –pescadores– hacen sus labores y la playa es para ir de vacaciones y se puede decir que no está mal, pero es una visión muy corta y obtusa de todo lo que representa el mar. Ahí la importancia de cambiar el pensamiento social sobre el mar que se arrastra desde la independencia porque, aunque México nunca ha sido visto como un país marítimo, pudo serlo en algún punto de su evolución, así que ¿cómo generar una conciencia marítima en la sociedad mexicana?

En el ser humano la **conciencia** funciona para **identificar los pensamientos como propios, los sentimientos y nuestros actos**, esto es:

La conciencia es el **conocimiento que tenemos de nosotros mismos y del mundo exterior**, es el rasgo distintivo de la vida mental, lo que nos **permite darnos cuenta de lo que ocurre y permanecer alerta ante la realidad**. Es el resultado de la acción simultánea de una amplia serie de fenómenos psíquicos. Se basa en una **facultad de percepción que extrae directamente información del mundo exterior a través de los sentidos**, e indirectamente a través de los recuerdos almacenados en la memoria..., el individuo tiene una percepción y una valoración nítidas de sí mismo, de los demás y de las cosas que le rodean... (Psicología Cognitiva, 2026).

El concepto de conciencia es un **estado mental** que se madura a través del tiempo, se nutre con información y el conocimiento del entorno social, con la experiencia, con la antigüedad de la persona y llegado su momento **define el comportamiento del individuo**, porque se refleja en sus actos. La conciencia es el penúltimo escalón de una escalera formada a lo largo de la vida, es un **punto de inflexión**<sup>2</sup> en el razonamiento humano.

Ahora bien, la conversión de conciencia a conciencia marítima, es un proceso más elaborado pues antes de ser tal, la información y el conocimiento deben estar relacionados con el ámbito marítimo, esto requiere de orígenes que se remontan a la infancia y que solo pueden venir de la **educación**. Hay múltiples ejemplos de esto, la niñez mexicana recibe una educación donde cada año les recuerdan fechas históricas relevantes como el 16 de septiembre por la independencia de México o la revolución mexicana el 20 de noviembre, igual que el 5 de mayo por la Batalla de Puebla y el 13 de septiembre por la defensa del Castillo de Chapultepec con los niños héroes, todos

---

<sup>2</sup> Es una posición crítica donde la acumulación de información y de innumerables eventos a lo largo del tiempo, desencadenan una transformación significativa en el ser humano que a menudo es irreversible.

estos eventos se confabulan para dar forma a **una conciencia nacional y amor a la patria**.

Un proceso similar debe existir y ser aplicado para alcanzar **una conciencia marítima nacional**, que sea introducida en la sociedad mexicana a través del tiempo, el **proceso de educación debe iniciar a la par con la infancia** donde se recibe y asimilan los primeros conocimientos fuera de casa. Aquí nace una nueva rama de la educación que bien se puede llamar como **educación marítima**, que debe estar incluida igualmente en la primaria, la secundaria y el bachillerato, donde se exalten los deportes náuticos, las actividades pesqueras, el buceo, el conocimiento de los recursos marítimos, el “conocimiento y valoración de la importancia del mar” (Traboulsi, 2025). para México, todo lo que sea necesario para **despertar el interés en los niños y adolescentes por el mar**.

Concebir una conciencia marítima en México, es un reto de grandes dimensiones cuyo desarrollo encierra una gran cantidad de elementos —algunos más fuertes que otros— México no está en ceros en este aspecto, debido a que existe una pequeña porción de población involucrada con el mar y, por ende, tiene alguna forma de conciencia marítima. En todo caso, el primer elemento para crear conciencia marítima debe ser el gobierno —elegido por la sociedad dentro del pacto social de Rosseau— y que debe responder la pregunta ¿Qué clase de educación quiero para mi sociedad?

Todo gobierno, en teoría, debe buscar **la mejor educación**, como garante y promotor de la misma en la población<sup>3</sup> y de alguna forma debe dejar bien claro el significado de **la mejor educación**, esto es, hasta donde se quiere llegar —objetivos— y el cómo hacerlo. La idea central es **combinar educación y conocimiento con crecimiento y desarrollo** a través de un sistema de educación que sea práctico y profesional, que no solo aleccione la mente, sino también el corazón de las personas. La educación es el principio de cualquier proyecto de vida, da forma y estructura a la persona y le permite crecer y desarrollarse profesionalmente.

El segundo elemento debe ser toda la sociedad, especialmente los que están involucrados en labores cotidianas relacionadas con el mar. Ya sea dentro del gremio pesquero, la marina de guerra o mercante, los promotores de actividades acuáticas, así como las navieras que manejan buques y sus productos en los puertos, todos tienen algo que aportar a la educación con tinte marítimo. Es una combinación de esfuerzos donde todos se ven involucrados, directa o indirectamente.

---

<sup>3</sup> Artículo 77 de la CPEUM.

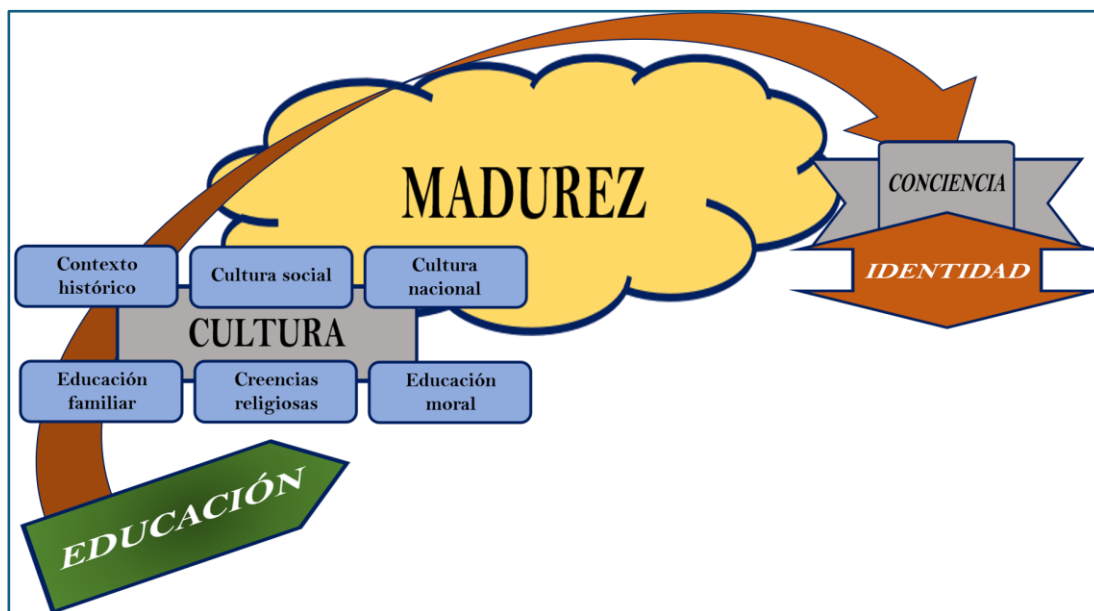
La generación de una conciencia marítima en México debe ser un **imperativo** indispensable para crecer y desarrollarse como país marítimo. Pero la conciencia marítima no llega sola, le antecede un largo camino antes de convertirse en conciencia pues requiere de un elemento crucial, la **cultura –marítima–**, que también es **producto inmediato de la educación** combinada con la convivencia en la escuela, en la casa y el entorno social, todos ellos se conectan con las costumbres sociales para vivirlas y nos identifica como mexicanos.

En efecto, la **cultura marítima** es vital para dar paso al siguiente escalón, para mejor referencia, la Política Nacional Marítima de México incluye la cultura marítima como uno de los Intereses Marítimos Nacionales y la define como:

Factor social que **integra a la conciencia marítima nacional**, la difusión del entorno marítimo, **los conocimientos**, las prácticas, **las tradiciones**, las competencias marítimas y los objetos tangibles vinculados con el mar, que constituyen la base de interacción y del desarrollo (PNM, 2024).

Es decir, la cultura marítima es un **conector entre la conciencia marítima y la educación**, o puede ser vista como un eslabón de esta cadena, porque una vez que se crea una cultura marítima, **la conciencia viene de manera natural**. La **cultura marítima** es el crisol **del conocimiento del entorno marítimo mexicano**, es el conducto para formar una mente con interés en el mar. Conforme el individuo va creciendo y madurando, sin siquiera notarlo, se verá inmerso en la cultura propia de su país y eventualmente terminará con sus propias ideas sobre el mar.

Figura 1



Fuente: Elaboración propia.

El último eslabón de esta cadena se llama **identidad**, normalmente alineado con lo nacional, y la mejor parte sería que esta **identidad sea marítima**; cuando el ser humano alcanza el nivel de madurez que le permite desarrollar una conciencia, simultáneamente lo coloca en el umbral para entender quién es y surge la identidad como el cierre del círculo que inicia con la educación.

Identificarse como mexicano en un país marítimo es el complemento de un esfuerzo que debe iniciar de inmediato, existen múltiples argumentos para establecer que México es un país marítimo —la geografía es uno de ellos— donde es visible que se cuenta con grandes extensiones litorales y facilidad de acceso al mar para explotar sus riquezas y México está dejando pasar grandes oportunidades debido a una actitud indolente que olvida la existencia del mar.

Se tiene el conocimiento de lo que implica ser un país marítimo, el compromiso y las ventajas para lograr una visión más amplia, tierra y mar en su conjunto. Todo está en el pensamiento social y en la voluntad política, donde se generan los ideales y los proyectos, todo es cuestión de querer hacer las cosas para cambiar el proceso de educación y mejorarlo. La única forma de evolucionar hacia un mejor país es a través de la educación.

### III. CONCLUSIÓN

México, como país, y su sociedad tienen todo lo necesario para modificar el pensamiento nacional y encaminarlo hacia el mar. Esto no implica olvidar lo terrestre; necesita existir un equilibrio favorable que beneficie al país. Solo que el mar no parece ser parte de los proyectos nacionales. Se requiere mejorar la doctrina que desdeña al mar por el simple hecho de que es el mar; en realidad, no se tiene una explicación razonable de este olvido —al menos no en mi pensamiento—, pero el mar simplemente se ha dejado de lado y el argumento principal es la falta de información, difusión y conocimiento.

La conexión entre aprendizaje y conocimiento que inicia en la infancia y que en su momento genera conciencia marítima, tiene un eslabón que **es el más importante**, que concatena todo lo demás y da paso al camino de la conciencia, la **cultura marítima**, este es el verdadero eslabón que debe procurarse, debe inculcarse, debe ser parte del crecimiento nacional, porque a través de ella se impulsan **las tradiciones y prácticas relacionadas con el mar para llevar a la sociedad a involucrarse con el mar**.

En el momento que se logre generar una **cultura marítima** para México, entonces sabremos que el **proceso de educación ha sido efectivo**, se habrá generado una forma

de pensamiento más amplio, único, ahora **con una visión marítima**. La conciencia llegará sola con el tiempo, pero la cultura hay que cultivarla, promoverla, hacerla presente para que se sienta en la piel, debe ser un identificador del nacionalismo mexicano.

Entonces, y solo entonces, se habrá cumplido con el compromiso gobierno-sociedad y se podrá responder la pregunta: ¿qué clase de educación quiero para mi sociedad? En ese momento se habrá generado conciencia marítima, reconociendo el “conocimiento y valoración de la importancia del mar” (Traboulsi, 2025) y, por lo tanto, se habrá alcanzado una forma de identificarnos con México como **país marítimo**.

## Referencias

CPEUM. (1917). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Ciudad de México, México: Congreso Constituyente. Recuperado el 10 de julio de 2026, de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpeum.htm>

PNM. (30 de septiembre de 2024). *Política Nacional Marítima*. (H. C. Union, Ed.) Recuperado el 13 de junio de 2026, de Cámara de Diputados: <https://sidof.segob.gob.mx/notas/5739988>

Psicología Cognitiva. (2026). *Psicología Cognitiva*. Recuperado el 14 de junio de 2026, de Que es la conciencia: <https://psicologiacognitiva.es/personalidad/la-conciencia>

Significados. (12 de noviembre de 2025). *Significadosweb*. Recuperado el 23 de julio de 2026, de Concepto de punto de inflexión ¿Que es? Definición y Significado: <https://significadosweb.com/concepto-de-punto-de-inflexion-que-es-definicion-y-significado/>

Traboulsi, C. L. (18 de julio de 2025). *Conciencia Marítima*. Recuperado el 14 de junio de 2026, de Fundación Argentina Azul: <https://fundacionargentinaazul.org/conciencia-maritima/>

# DESARROLLO MARÍTIMO NACIONAL Y LOS INTERESES MARÍTIMOS

# El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec como expresión del Poder Marítimo mexicano

*Por: Vicealmirante Ret. Pascual Rosario Sepúlveda Soto, Coordinador General de Proyectos del CIIT*

## RESUMEN

El presente artículo analiza de manera multidimensional el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) como la manifestación contemporánea más robusta del Poder Marítimo Nacional de México. A través de un enfoque cualitativo y cuantitativo, se examina la integración de su plataforma logística multimodal que conecta cuatro puertos estratégicos —Salina Cruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas y Puerto Chiapas— con la red del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT). Más allá de su infraestructura técnica, el estudio aborda el impacto humanizado del proyecto en 120 municipios de cuatro estados del sureste mexicano, capitalizando un bono demográfico en el que el 64% de la población está en edad productiva. Asimismo, se evalúan los 14 Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS), los esquemas de seguridad institucional desplegados por la Secretaría de Marina (SEMAR) y el posicionamiento de México ante las crisis en los nodos críticos del comercio marítimo global. Se concluye que el CIIT representa la transición de México hacia una nación con plena conciencia marítima proyectada hacia el año 2045.

**Palabras clave:** *Poder Marítimo, CIIT, Logística Multimodal, PODEBIS, Conciencia Marítima, Desarrollo Social.*

## I. INTRODUCCIÓN: EL PODER MARÍTIMO NACIONAL EN EL SIGLO XXI

El concepto de Poder Marítimo ha evolucionado drásticamente desde las tesis clásicas de Alfred Thayer Mahan a finales del siglo XIX. Hoy en día, en pleno siglo XXI, el poder marítimo de un Estado no se mide exclusivamente por la capacidad de fuego de sus flotas de guerra, sino por la articulación armónica de sus intereses marítimos, su infraestructura logística, su capacidad de conectividad interoceánica y, fundamentalmente, el impacto socioeconómico que estos factores generan en su población (Sepúlveda Soto, 2026). Para México, una nación bioceánica con más de 11,000 kilómetros de litorales, la falta de una conciencia marítima histórica ha relegado el aprovechamiento de su posición geográfica privilegiada.

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec no es una simple obra de infraestructura civil ni un sistema ferroviario aislado, sino la expresión materializada más sofisticada del Poder Marítimo mexicano en la era contemporánea. El proyecto redefine la seguridad nacional a través del desarrollo regional, uniendo el Golfo de México con el Océano Pacífico, y transformando el sureste del país en un eje neurálgico del comercio global.

FIGURA 1. Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.



FUENTE: Elaboración propia.

El Istmo de Tehuantepec ha sido, desde la época virreinal y los tratados del siglo XIX, objeto de deseo geoeconómico por su estrechez territorial. Sin embargo, los intentos históricos de consolidar una ruta comercial competitiva carecieron de una visión integradora y humana. El CIIT del siglo XXI rompe con el paradigma extractivista y propone una plataforma logística multimodal sustentable, sostenible e incluyente, cuyo objetivo primordial es elevar el bienestar de las comunidades locales mientras ofrece una alternativa viable a los saturados canales de navegación mundiales (Sepúlveda Soto, 2026).

## **II. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL: LOS CUATRO PILARES PORTUARIOS**

La columna vertebral del poder marítimo comercial se asienta en la eficiencia y capacidad de sus recintos portuarios. La estrategia del CIIT no se limita a una conexión bipolar entre dos puertos; articula de manera integral una red de cuatro Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS): Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y Puerto Chiapas (Sepúlveda Soto, 2026). Esta configuración cuadrangular permite diversificar las cadenas de suministro y atender distintos segmentos de carga de manera especializada.

### **1.1. Salina Cruz: La Ventana al Pacífico Profundo**

El puerto de Salina Cruz, Oaxaca, está diseñado para ser la gran puerta de entrada de mercancías provenientes de Asia y el nodo de exportación hacia la costa oeste de los Estados Unidos. Cuenta con 16 posiciones de atraque. Su principal ventaja competitiva radica en sus condiciones batimétricas: posee un canal de navegación y una dársena con una profundidad de -16 metros, mientras que las inmediaciones de los muelles de la Terminal de Usos Múltiples (TUM) alcanzan los -14 metros (Sepúlveda Soto, 2026). Esta profundidad es crítica para la recepción de buques portacontenedores de gran calado. Su infraestructura de almacenamiento incluye tres bodegas, tres silos y tres patios especializados para contenedores, operando cargas de tipo contenerizada, granel agrícola, granel mineral, fluidos, petrolíferos y carga rodada (Ro-Ro).

### **1.2. Coatzacoalcos: El Bastión del Atlántico**

En el extremo norte del Istmo, en el estado de Veracruz, Coatzacoalcos se consolida como el puerto con mayor número de posiciones de atraque del sistema, dividiéndose en dos grandes áreas: el Recinto Coatzacoalcos con 12 posiciones y el Recinto Pajaritos con 19 posiciones (Sepúlveda Soto, 2026). Su canal de navegación mantiene una profundidad constante de -12 metros, al igual que las inmediaciones de sus muelles, que oscilan entre los -10 y -12 metros. Coatzacoalcos destaca por su inmensa capacidad de resguardo con 12 bodegas operativas. Su vocación es altamente diversificada, manejando productos químicos, maderas, metales, minerales, petrolíferos, carga contenerizada, granel agrícola y carga rodada, lo que lo conecta orgánicamente con el corazón industrial y petroquímico del país.

### **1.3. Dos Bocas: Sinergia Energética y Comercial**

Ubicado en Paraíso, Tabasco, Dos Bocas ha dejado de ser exclusivamente un puerto petrolero para integrarse formalmente a la dinámica comercial del CIIT. Su infraestructura cuenta con tres posiciones de atraque en su Terminal de Usos Múltiples

(TUM) y una impresionante Terminal de Abastecimiento con 2,121 metros lineales de muelle (Sepúlveda Soto, 2026). Con un canal de navegación e inmediaciones de muelle de -10 metros de profundidad, dispone de 3,200 metros cuadrados en bodegas y una capacidad específica para almacenar 14,000 toneladas de granel mineral. Sus tipos de carga dominantes son los petrolíferos (en estrecha vinculación con la Refinería Olmeca), el granel agrícola, el granel mineral y el coque.

### III. Puerto Chiapas: El Eje Fronterizo y Agroalimentario

En el extremo sur, cercano a la frontera con Guatemala, Puerto Chiapas aporta equilibrio geopolítico y social al proyecto. Dispone de tres posiciones de atraque con un canal de navegación e inmediaciones de muelle que van de los -9.5 a los -10 metros de profundidad (Sepúlveda Soto, 2026). Su infraestructura está fuertemente orientada al sector agroalimentario y de servicios, y está equipada con dos bodegas, cinco silos, un cobertizo y siete patios de almacenamiento. A diferencia de los otros puertos, Puerto Chiapas combina la carga contenerizada, el granel agrícola y el granel mineral con una marcada vocación turística, sirviendo como puerto de llegada de cruceros internacionales que dinamizan la economía local.

FIGURA 2



FUENTE: Elaboración propia.

### **3.1. La Red Ferroviaria: Conectividad de Hierro en el Istmo**

La interconexión eficiente de estos cuatro puertos no sería posible sin la rehabilitación y expansión estratégica del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT). La red ferroviaria actúa como el puente terrestre que emula el funcionamiento de un canal seco interoceánico, reduciendo los tiempos de tránsito intercontinental de días a solo horas. La operación ferroviaria se divide en tres líneas principales que cruzan el corazón del sureste (Sepúlveda Soto, 2026):

### **3.2. Línea Z: El Eje Interoceánico Central**

La Línea Z es el corazón operativo del corredor, uniendo de manera directa el puerto de Coatzacoalcos con el de Salina Cruz a lo largo de 308.00 kilómetros de vías férreas totalmente rehabilitadas (Sepúlveda Soto, 2026). Este tramo, conocido comercialmente por el paso del Tren Istmeño, cuenta con una infraestructura compuesta por 21 laderos (vías secundarias estratégicas para permitir el cruce y rebase de trenes de carga sin interrumpir el flujo constante), tres patios de trasvase de mercancías, 16 estaciones de pasajeros y carga, 84 puentes diseñados para soportar pesos industriales pesados y 609 Obras de Drenaje Transversal (ODT's) que garantizan la resiliencia operativa ante las complejas condiciones climáticas y pluviales de la región.

### **3.3. Línea FA: La Conexión con el Tabasco y el Mundo Maya**

Con una extensión de 330.00 kilómetros de vías, la Línea FA conecta el nodo de Coatzacoalcos con Palenque, Chiapas, enlazando directamente al CIIT con el sistema del Tren Maya y la Refinería Olmeca en Dos Bocas (Sepúlveda Soto, 2026). Su infraestructura abarca 10 laderos, dos patios de trasvase, siete estaciones estratégicas, 91 puentes y 667 ODT's. Esta línea es vital para el movimiento de hidrocarburos, derivados petroquímicos y mercancías generales que abastecen a la península de Yucatán.

### **3.4. Línea K: El Enlace Internacional "Istmo-Soconusco"**

La Línea K representa la proyección geopolítica del poder marítimo y terrestre hacia Centroamérica. Recorre 460 kilómetros totales de vías, partiendo de Ixtepec, Oaxaca, recorriendo toda la costa de Chiapas hasta llegar a Ciudad Hidalgo, en la frontera con Guatemala (Sepúlveda Soto, 2026). Por la magnitud de su trazado, la Línea K se subdivide en tres tramos operativos y un ramal específico hacia el Puerto Chiapas:

- **Tramo 1:** 175 kilómetros de vía, con 5 laderos, 1 patio de trasvase, 7 estaciones, 16 puentes y 212 ODT's (Sepúlveda Soto, 2026).

- **Tramo 2:** 200 kilómetros de vía, complementado con 6 laderos, 2 estaciones, 220 puentes (una de las zonas con mayor densidad de cruces de ríos y accidentes geográficos) y 275 ODT's (Sepúlveda Soto, 2026).
- **Tramo 3:** 72 kilómetros de vía, dotado de 3 laderos, 1 patio de trasvase, 4 estaciones, 47 puentes y 139 ODT's (Sepúlveda Soto, 2026).
- **Ramal KA:** Una extensión especializada de 13 kilómetros de vía que conecta la línea troncal directamente con las instalaciones de Puerto Chiapas, sumando 14 puentes y 62 ODT's (Sepúlveda Soto, 2026).

#### **IV. DIMENSIÓN SOCIAL Y FACTOR HUMANO: EL ROSTRO DEL ISTMO**

Una infraestructura carente de sentido social se convierte en un enclave colonial moderno. Por ello, la visión del CIIT se fundamenta en un enfoque profundamente humanizado, donde la riqueza generada por el comercio internacional debe traducirse de manera directa en el bienestar de las comunidades originarias y locales del sureste (Sepúlveda Soto, 2026). El área de influencia directa del Corredor abarca cuatro estados clave de la República Mexicana: Oaxaca, Veracruz, Tabasco y Chiapas, integrando a un total de 120 municipios (Sepúlveda Soto, 2026).

Esta demarcación geográfica alberga a una población de 5.1 millones de personas, lo que equivale al 4.1% del total nacional (Sepúlveda Soto, 2026). Históricamente, esta región ha enfrentado rezagos económicos estructurales; sin embargo, el CIIT se presenta en un momento demográfico inmejorable: la región cuenta con un potente bono demográfico cuya tendencia de crecimiento y juventud se proyecta que se mantendrá fuerte durante al menos una década más (Sepúlveda Soto, 2026).

El dato estadístico más revelador del potencial transformador del proyecto es que el 64% de la población del área de influencia se encuentra actualmente en edad productiva (Sepúlveda Soto, 2026). La pirámide poblacional del Istmo demuestra una base sólida de jóvenes aptos para el trabajo técnico, profesional e industrial. El gran reto del Estado mexicano, articulado a través del CIIT, es evitar la migración forzada de este talento local mediante la creación de empleos dignos, educación técnica especializada y oportunidades de emprendimiento comunitario dentro de sus propios territorios de origen.

##### **4.1. Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS): Motores Industriales**

Para retener el talento humano y generar un valor agregado real a las mercancías que transitan por el corredor, la estrategia contempla la instauración de 14 Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS) distribuidos estratégicamente a lo largo de las

vías férreas y las cercanías de los puertos (Sepúlveda Soto, 2026). Los PODEBIS no son meras zonas francas o maquiladoras tradicionales; son áreas delimitadas con infraestructura básica garantizada (electricidad de alta potencia, suministro de agua potable, acceso a gas natural y conectividad mediante fibra óptica) diseñadas para atraer inversiones de alto valor tecnológico y manufacturero (Sepúlveda Soto, 2026).

4.2. Vocaciones Productivas de los PODEBIS

Cada Polo está siendo asignado con base en las capacidades previas y recursos de su entorno inmediato. Las industrias clave que se están asentando en estos desarrollos incluyen (Sepúlveda Soto, 2026):

- **Electrónica y Semiconductores:** Capitalizando la relocalización global de cadenas (*nearshoring*).
- **Farmacéutica y Dispositivos Médicos:** Aprovechando la conectividad de distribución rápida hacia Norteamérica y Sudamérica.
- **Automotriz y Autopartes:** Vinculada a los clústeres del centro y norte del país.
- **Agroindustria:** Transformando el vasto potencial agrícola de Veracruz, Tabasco y Chiapas.
- **Metales, Petroquímica, Maquinaria y Equipo:** Apoyados en los insumos energéticos de la región.

V. EL ECOSISTEMA DE INCENTIVOS FISCALES

Para competir agresivamente en el mercado de inversiones internacionales, el Estado mexicano estructuró un importante paquete de incentivos que combina prerrogativas federales y estatales:

| Nivel de Gobierno | Tipo de Incentivo Fiscal         | Beneficio Específico                                                     |
|-------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Federal           | Impuesto al Valor Agregado (IVA) | Exenciones y créditos fiscales dentro de los Polos                       |
| Federal           | Impuesto Sobre la Renta (ISR)    | Tasas preferenciales y reducciones progresivas durante los primeros años |

| Nivel de Gobierno | Tipo de Incentivo Fiscal                                        | Beneficio Específico                                                        |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Federal           | Depreciación Acelerada                                          | Deducción inmediata de inversiones en bienes de activo fijo                 |
| Estatal           | Impuesto Sobre Erogaciones por Remuneración al Trabajo Personal | Descuentos en el impuesto sobre nómina para incentivar el empleo local.     |
| Estatal           | Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos                      | Exenciones para flotillas industriales y comerciales operativas.            |
| Estatal           | Impuesto para el Desarrollo Social                              | Reducciones en las tasas impositivas estatales complementarias.             |
| Estatal           | Pago de Derechos                                                | Simplificación y subsidios en trámites de registro, de agua y de licencias. |

## VI. SEGURIDAD INSTITUCIONAL: EL BLINDAJE DEL CORREDOR

Un proyecto de esta magnitud, que resguarda bienes estratégicos del Estado y flujos comerciales internacionales masivos, requiere un esquema de seguridad perimetral e interior de máxima eficiencia. La Secretaría de Marina (SEMAR), en ejercicio de sus funciones como Guardia Costera y pilar de la soberanía en las zonas marinas y costeras, ha asumido la responsabilidad directa del blindaje del CIIT mediante el despliegue táctico de la Infantería de Marina (Sepúlveda Soto, 2026).

El despliegue naval y militar en el Istmo de Tehuantepec no se limita a las costas; se adentra en el territorio terrestre siguiendo rigurosamente las líneas del ferrocarril y las áreas de los PODEBIS en los estados de Veracruz, Oaxaca, Tabasco y Chiapas (Sepúlveda Soto, 2026). La estructura de mando de la SEMAR en la región se apoya en Regiones Navales, Zonas Navales y Sectores Navales (incluidas bases clave en Ciudad del Carmen y Coatzacoalcos), y opera la Brigada de Infantería de Marina del CIIT (Sepúlveda Soto, 2026).

Esta fuerza especial cuenta con cuatro Batallones (BIMCIIT-1, BIMCIIT-2, BIMCIIT-3 y BIMCIIT-4), cuatro Bases de Operaciones, tres Estaciones Navales y 12 Destacamentos, sumando un estado de fuerza permanente de más de 2,500 elementos de infantería de

marina en activo (Sepúlveda Soto, 2026). Las misiones críticas de este despliegue son multidimensionales y se alejan de la simple lógica policial:

1. **Vigilancia y Protección:** Salvaguardar de manera perimetral la infraestructura portuaria, las vías férreas, los laderos y las instalaciones eléctricas y de gas del CIIT (Sepúlveda Soto, 2026).
2. **Apoyo al Control de Migración:** Cooperar con las autoridades civiles en la gestión humanitaria y ordenada de los flujos migratorios que cruzan la región (Sepúlveda Soto, 2026).
3. **Coadyuvancia en la Estabilidad Social:** Actuar como un factor de confianza institucional que dialogue con las comunidades y prevenga conflictos que alteren el orden público (Sepúlveda Soto, 2026).
4. **Promoción de un Entorno Seguro:** Ofrecer las garantías de seguridad pública indispensables para que las empresas e inversionistas globales decidan establecer sus plantas productivas en los PODEBIS con absoluta certeza jurídica y operativa (Sepúlveda Soto, 2026).

## **VII. GEOPOLÍTICA Y POSICIONAMIENTO INTERNACIONAL**

La relevancia del CIIT trasciende las fronteras de México y se inserta en la compleja dinámica de los nodos críticos del comercio marítimo mundial. Tradicionalmente, el comercio global ha dependido de pasos estratégicos vulnerables como el Canal de Suez, el Estrecho de Gibraltar, el Estrecho de Malaca y, de manera directa en nuestra región, el Canal de Panamá (Sepúlveda Soto, 2026). Las crisis contemporáneas — derivadas del cambio climático que reduce los niveles de agua en los lagos artificiales de Panamá, o las tensiones geopolíticas que amenazan la navegación en Suez y el Mar Rojo— han obligado a las navieras internacionales a buscar alternativas de tránsito más seguras, estables y geográficamente eficientes.

Es en este contexto que la ubicación geográfica de México lo posiciona como la alternativa más eficiente para el cruce interoceánico de mercancías (Sepúlveda Soto, 2026). El área de influencia del CIIT se conecta directamente con las regiones portuarias de alta concentración de actividad comercial del mundo: une de forma ágil el Océano Pacífico Norte (conectando Asia con la costa oeste) con el Océano Atlántico Norte (enlazando la costa este de los EE. UU. y Europa) y proyecta flujos hacia el Océano Pacífico Sur y el Atlántico Sur (Sepúlveda Soto, 2026). El Corredor no pretende competir de manera directa en volumen absoluto con el Canal de Panamá, sino complementar el sistema de comercio global ofreciendo un modelo multimodal (marítimo-ferroviario-

marítimo) que reduce los tiempos de inventario en tránsito y aporta resiliencia a las cadenas de suministro mundiales frente a imprevistos geopolíticos o climáticos.

## CONCLUSIONES

El análisis integral del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec demuestra que México posee una vocación marítima de Estado que finalmente está siendo asumida con una visión de largo plazo (Sepúlveda Soto, 2026). La Política Marítima Nacional es el instrumento doctrinal y estratégico que vincula los Intereses Marítimos Nacionales y el CIIT representa la materialización física y económica de dicha política en un solo proyecto de gran envergadura (Sepúlveda Soto, 2026). Al articular de forma sistémica cuatro puertos de altura, el Ferrocarril del Istmo y los 14 Polos de Desarrollo para el Bienestar, el Estado mexicano ha creado un modelo de desarrollo endógeno con proyección global.

Con una visión estratégica de Estado proyectada firmemente hacia el año 2045, el gran reto del gobierno y la sociedad mexicana consiste en consolidar esta política marítima nacional, garantizando que el proyecto trascienda los periodos gubernamentales y se mantenga como una prioridad de seguridad y desarrollo nacional (Sepúlveda Soto, 2026). El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es, en última instancia, la demostración fehaciente de que México está transitando con paso firme hacia una Nación con plena conciencia Marítima, reconociendo en sus mares y litorales no solo fronteras geográficas, sino los puentes hacia el bienestar de su pueblo y su consolidación como potencia logística internacional (Sepúlveda Soto, 2026).

## Referencias

- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Little, Brown & Co.
- Secretaría de Marina (SEMAR). (2024). *Estrategia de Seguridad Institucional en las Vías Férreas del Sureste*. Estado Mayor General de la Armada.
- Sepúlveda Soto, P. R. (3 de junio de 2026). *El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec como expresión del Poder Marítimo mexicano* [Ponencia]. Seminario “La relevancia del Poder Marítimo Nacional en el Siglo XXI”, Ciudad de México, México.

# Poder Marítimo, tecnología y soberanía. Una propuesta doctrinaria para México en el siglo XXI

*Por: Contralmirante José Alberto Rodríguez Cuevas, Director General de Capitanías de Puerto*

## RESUMEN

El presente artículo analiza la profunda transformación del concepto de Poder Marítimo en el siglo XXI, bajo la influencia del retorno de la competencia estratégica multipolar, del auge de las tecnologías disruptivas y del surgimiento de amenazas híbridas en el entorno oceánico. Históricamente, México ha padecido una paradoja geopolítica caracterizada por una visión predominantemente terrestre a pesar de poseer una posición bioceánica privilegiada y una extensa Zona Económica Exclusiva. A través de una revisión teórica y práctica basada en las aportaciones de analistas clásicos y contemporáneos, se examina cómo el océano ha pasado de ser una mera ruta de transporte a consolidarse como una infraestructura crítica global e integral que alberga cables de datos, energía offshore y minerales estratégicos. Ante esta realidad, se plantea la urgencia de redefinir el Poder Marítimo Nacional y de robustecer la conciencia marítima del Estado mexicano, proponiendo al Golfo de California como el laboratorio geopolítico ideal para la implementación de un modelo de gobernanza integral liderado por la Secretaría de Marina (SEMAR).

## I. INTRODUCCIÓN: LA PARADOJA MARÍTIMA MEXICANA

La posición geográfica de una nación constituye uno de los factores más estables y determinantes en la formulación de su estrategia de seguridad y desarrollo. En el caso de México, esta premisa adquiere un matiz contradictorio que especialistas han calificado como la "paradoja marítima mexicana". México es un país bioceánico que posee más de 11,000 kilómetros de litorales costeros y una Zona Económica Exclusiva (ZEE) que supera los 3 millones de kilómetros cuadrados, posicionándose conceptualmente como una potencia geográfica en el concierto de las naciones. No obstante, a lo largo de su devenir histórico, el Estado mexicano ha construido y mantenido una visión estratégica nacional predominantemente terrestre. Esta desconexión entre la realidad física del territorio y la planeación político-estratégica nacional plantea una interrogante fundamental para los profesionales de la seguridad y el desarrollo: ¿Cómo llegamos, en un país rodeado por dos grandes océanos, con una vasta riqueza marítima y una ubicación geopolítica privilegiada en

Norteamérica, a priorizar históricamente una doctrina centrada en el espacio continental? La respuesta a este cuestionamiento se encuentra arraigada en factores históricos, políticos y culturales que han relegado el entorno oceánico a un plano secundario, percibiéndolo comúnmente como una frontera difusa o una simple barrera de contención, en lugar de entenderlo como un espacio vital de prosperidad, proyección y soberanía.

El poder marítimo, tal como señalaba el célebre teórico naval Alfred Thayer Mahan, es un factor determinante e indispensable para la prosperidad y la seguridad de las naciones robustas. Ignorar la vocación oceánica de un territorio debilita su resiliencia ante los cambios del orden global y limita la explotación soberana de sus recursos estratégicos. En el siglo XXI, ante un entorno internacional dinámico, complejo y altamente tecnificado, México no puede seguir ignorando su espacio oceánico. Revertir la paradoja marítima requiere no solo de una modernización de sus flotas navales, sino también de una profunda reconfiguración conceptual, académica e institucional que permita al Estado transitar de una mentalidad continental a una verdadera conciencia marítima transversal.

## **II. EVOLUCIÓN DEL ENTORNO INTERNACIONAL: DE LA GUERRA FRÍA A LA COMPETENCIA ESTRATÉGICA MULTIPOLAR**

Para comprender las demandas contemporáneas del poder marítimo, es indispensable analizar la evolución del orden mundial y las transformaciones de las tensiones geopolíticas en el espacio marítimo a lo largo de las últimas décadas. La historia reciente de la seguridad global puede dividirse en tres periodos nítidamente definidos, cada uno caracterizado por dinámicas de poder particulares que han moldeado las funciones asignadas a las fuerzas navales y la interpretación estratégica de los océanos.

- a) El primer periodo corresponde a la Guerra Fría (1945-1991), una era marcada por un orden mundial bipolar, bajo la hegemonía y la confrontación ideológica, económica y militar entre los Estados Unidos y la Unión Soviética. En este contexto, el poder marítimo global estuvo fuertemente condicionado por la lógica de la disuasión nuclear, el control estricto de las líneas de comunicación marítima y la constante preparación para la guerra antisubmarina en los teatros de operaciones del Atlántico y el Pacífico. El control de los mares era un juego de suma cero en el que la presencia naval de una superpotencia buscaba impedir directamente el acceso o la maniobra de su contraparte en puntos estratégicos clave.

- b) El segundo periodo, iniciado tras la disolución del bloque soviético, abarcó los años de 1991 a 2010. Este intervalo se caracterizó por la consolidación de un mundo unipolar, liderado por la supremacía incontestable de los Estados Unidos, que coincidió con el auge acelerado de la globalización económica. Durante este tiempo, los océanos fueron percibidos fundamentalmente como las grandes autopistas libres del comercio global, y las operaciones navales se reorientaron hacia misiones de baja intensidad, tales como el combate a la piratería, el control de flujos migratorios irregulares, la interdicción de narcóticos y la asistencia humanitaria. El concepto de libre navegación se convirtió en la norma imperante, asumiendo que los mares permanecerían abiertos y seguros bajo el resguardo de la potencia global.
- c) El tercer periodo, que abarca desde 2010 hasta el presente, marca el retorno definitivo de la competencia estratégica entre las grandes potencias en un orden mundial multipolar. El escenario global actual está definido por la rivalidad abierta y multidimensional entre actores de primer orden como Estados Unidos, China y Rusia. En este nuevo orden internacional, tal como lo ha sugerido la literatura clásica de las relaciones internacionales y la diplomacia inspirada en Henry Kissinger, el equilibrio de poder vuelve a ser la pieza central de la estabilidad o el conflicto. Los océanos se han convertido nuevamente en el principal tablero de fricción geopolítica, donde la presencia, el despliegue tecnológico y la capacidad de disuasión marítima determinan la influencia de los Estados y su capacidad para moldear las reglas del sistema global.

### **III. EL OCÉANO COMO INFRAESTRUCTURA CRÍTICA GLOBAL: EL CAMBIO DE PARADIGMA**

Paralelamente a las transformaciones políticas del orden mundial, la comprensión del espacio oceánico ha experimentado un cambio de paradigma de proporciones revolucionarias. Tradicionalmente, la doctrina estratégica y el derecho internacional concebían al mar primordialmente bajo dos funciones: como una inmensa ruta marítima de transporte comercial y como un espacio de proyección militar para el despliegue de fuerzas navales. Bajo esta visión clásica, el valor del mar radicaba en la movilidad que ofrecía en su superficie para conectar puertos y continentes.

En el siglo XXI, esta concepción superficial ha quedado obsoleta. El océano debe ser interpretado hoy en día como una infraestructura crítica global integral y tridimensional, un espacio donde convergen de manera indisoluble los flujos de datos, la generación de energía, la innovación tecnológica avanzada y la extracción de minerales estratégicos indispensables para la transición industrial y ecológica del planeta. El mar

ya no es solo una superficie de tránsito; es un ecosistema tecnológico subacuático y un pilar del funcionamiento diario de la civilización hiperconectada.

CUADRO 1

| Dimensión Estratégica       | Enfoque Tradicional (Siglos XIX - XX)                                          | Cambio de Paradigma Contemporáneo (Siglo XXI)                                                                |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Función Primaria</b>     | Ruta de transporte comercial y líneas de comunicación de superficie.           | Infraestructura crítica global tridimensional e interconectada.                                              |
| <b>Flujo de Información</b> | Mensajería física, correspondencia y radiocomunicaciones analógicas.           | Cables submarinos de fibra óptica que transportan más del 95% del tráfico de datos global.                   |
| <b>Recursos Energéticos</b> | Explotación petrolera y de gas exclusivamente en aguas someras convencionales. | Energía offshore diversificada (eólica, mareomotriz) y plataformas en aguas ultraprofundas.                  |
| <b>Soberanía Económica</b>  | Derechos de pesca y control de fronteras aduaneras básicas.                    | Minería submarina de minerales estratégicos y protección de ecosistemas críticos frente al cambio climático. |

Como se detalla en el cuadro anterior, uno de los componentes más significativos de esta nueva infraestructura crítica es la red de cables submarinos de fibra óptica que descansa en el lecho marino. En la actualidad, estos cables transportan más del 95% del tráfico intercontinental de datos de internet, transacciones financieras electrónicas y comunicaciones gubernamentales a nivel global. Un colapso o sabotaje en estas redes generaría una parálisis económica y comunicativa de consecuencias catastróficas para cualquier Estado, lo que desplaza el foco de la seguridad nacional desde la superficie del mar hacia las profundidades abisales. Asimismo, el auge de la energía *offshore* (tanto petrolera tradicional como de fuentes renovables eólica y mareomotriz) y las proyecciones de la minería submarina para la obtención de tierras raras redefinen el valor económico de la ZEE. El mar, como lo postula el estratega británico Geoffrey Till (2018) en su influyente obra *Poder Marítimo: Una guía para el siglo XXI*, debe ser gestionado y protegido como un sistema estratégico integral donde la seguridad, la economía y la tecnología se intersectan de manera permanente.

#### IV. LA REVOLUCIÓN TECNOLÓGICA Y SU IMPACTO EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA

La transformación de los océanos está siendo acelerada por una revolución científica y tecnológica que redefine las capacidades necesarias para ejercer el control y la vigilancia del entorno marino. El concepto tradicional de poder naval, medido casi exclusivamente por el tonelaje de los buques, el calibre de las armas de superficie y el número de efectivos tripulados, ha resultado insuficiente ante el surgimiento de tecnologías disruptivas que multiplican la letalidad, el alcance y la precisión de las operaciones.

Entre las innovaciones más destacadas que configuran el nuevo poder marítimo se encuentran las siguientes herramientas de vanguardia tecnológica:

- a) **Inteligencia Artificial y Big Data Marítimo:** Permiten el procesamiento automatizado de miles de millones de datos provenientes de sistemas de identificación de buques, registros comerciales y sensores oceanográficos para predecir anomalías, identificar patrones de conducta ilícita y optimizar las rutas de patrullaje de las unidades navales.
- b) **Drones Submarinos y Sistemas Autónomos:** Vehículos no tripulados que operan tanto en la superficie (USV) como en las profundidades del mar (UUV), capaces de realizar misiones prolongadas de reconocimiento, mapeo del relieve oceánico, inspección de cables submarinos y detección de amenazas sin poner en riesgo vidas humanas.
- c) **Vigilancia Satelital de Alta Resolución:** Constelaciones de satélites que proporcionan imágenes en tiempo real y capacidades de radar de apertura sintética para monitorear vastas extensiones oceánicas, lo que permite localizar embarcaciones sospechosas incluso en condiciones climatológicas adversas o cuando apagan deliberadamente sus sistemas de transmisión automáticos.
- d) **Guerra Electrónica y Electromagnética:** Sistemas orientados a la protección del espectro radioeléctrico propio y a la interferencia, denegación o engaño de las comunicaciones, radares y sistemas de guía del adversario en el entorno costero y oceánico.

La convergencia de estas herramientas tecnológicas es el pilar para la construcción de una verdadera Conciencia Situacional Marítima, conocida internacionalmente como *Maritime Domain Awareness* (MDA). El MDA se define como la comprensión efectiva de cualquier actividad, evento o amenaza en el entorno marítimo que pueda afectar la seguridad, la economía o el medio ambiente de una nación. En la actualidad, la seguridad marítima ya no se limita al despliegue físico de una patrulla; se fundamenta en la capacidad de ver, procesar y actuar antes de que el oponente actúe. Autores

contemporáneos como Christian Bueger y el propio Geoffrey Till enfatizan que en el siglo XXI las naciones que no logren dominar el flujo tecnológico e informacional en sus espacios marinos perderán, de facto, la soberanía sobre ellos, quedando ciegas ante las incursiones de actores estatales y no estatales avanzados.

## **V. EL REGRESO DE LAS AMENAZAS HÍBRIDAS EN EL DOMINIO OCEÁNICO**

El nuevo entorno tecnológico y geopolítico ha facilitado la proliferación de las denominadas “amenazas híbridas”, un concepto desarrollado con gran precisión por el estratega Frank Hoffman en sus estudios sobre el conflicto en el siglo XXI. Las amenazas híbridas se caracterizan por la combinación difusa y simultánea de capacidades militares convencionales, tácticas asimétricas, ciberataques, guerra de desinformación y actividades delictivas organizadas, ejecutadas con el fin de desestabilizar a un Estado sin rebasar el umbral que desencadenaría una respuesta militar abierta o una declaración formal de guerra.

El dominio oceánico se ha convertido en el escenario idóneo para el empleo de estrategias híbridas debido a la inmensidad del espacio geográfico, la dificultad intrínseca de atribuir responsabilidades en aguas internacionales y la vulnerabilidad de las infraestructuras subacuáticas. Un ejemplo emblemático y reciente de esta dinámica a nivel mundial fue el sabotaje perpetrado contra los gasoductos submarinos Nord Stream en el Mar Báltico, un suceso que evidenció la extrema fragilidad de la infraestructura energética subacuática y la complejidad para identificar con certeza jurídica absoluta a los autores materiales e intelectuales de tales actos.

A las acciones de sabotaje contra gasoductos y cables de comunicación se suman otras modalidades delictivas que afectan directamente la estabilidad de las naciones costeras. El crimen organizado transnacional aprovecha la porosidad de las fronteras marítimas para el tráfico ilícito de estupefacientes, armas y personas utilizando sofisticados artefactos como semisumergibles autónomos o embarcaciones de perfil bajo que desafían los radares tradicionales. Asimismo, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada —ejecutada con frecuencia por masivas flotas pesqueras extranjeras con respaldo estatal encubierto— depreda los recursos bióticos de las zonas económicas exclusivas, provocando colapsos ecológicos y socavando la seguridad alimentaria nacional. Finalmente, las amenazas ambientales derivadas del cambio climático, la contaminación masiva por microplásticos y los vertimientos industriales ilícitos constituyen agresiones silenciosas pero profundas contra el patrimonio marítimo de los Estados, lo que exige respuestas institucionales integrales y multifacéticas.

## VI. HACIA UNA NUEVA CONCEPTUALIZACIÓN DEL PODER MARÍTIMO NACIONAL EN MÉXICO

Ante el panorama internacional descrito, caracterizado por la complejidad multipolar, la sofisticación tecnológica y la asimetría de las amenazas híbridas, resulta evidente que la concepción tradicional del Poder Naval es rotundamente insuficiente para salvaguardar los intereses de una nación como México. El Poder Naval, entendido estrictamente como el brazo militar e institucional compuesto por buques de guerra, aeronaves de combate y personal de infantería de marina enfocado en la defensa bélica del territorio, representa solo una fracción de las capacidades que el Estado requiere para administrar sus mares.

Se vuelve imperativa una transición doctrinal que reemplace el enfoque restrictivo del poder naval por una visión omnicomprensiva del Poder Marítimo Nacional. Con base en las discusiones académicas de la Secretaría de Marina (SEMAR), se propone una nueva definición doctrinaria adaptada a las realidades y exigencias del siglo XXI:

*“El Poder Marítimo Nacional es la capacidad integral del Estado para proteger, gobernar, desarrollar y defender los intereses nacionales vinculados al mar mediante la articulación armoniosa y estratégica de sus capacidades políticas, económicas, tecnológicas, científicas, jurídicas, sociales y militares.” (Propuesta Doctrinaria SEMAR, 2026).*

Esta redefinición rompe con el monopolio militar de la seguridad marítima y reconoce que el éxito en el dominio oceánico depende de una sinergia transversal entre diversas esferas del Estado y la sociedad. Proteger y gobernar los mares implica garantizar el Estado de derecho en las zonas costeras, impulsar la investigación científica oceanográfica para el aprovechamiento sustentable de los recursos, modernizar la infraestructura portuaria para potenciar el comercio exterior, fomentar una marina mercante competitiva y construir una sólida cultura marítima en la población civil para que la ciudadanía comprenda que el futuro económico y la soberanía nacional están íntimamente ligados al destino de sus océanos.

### 6.1. La propuesta académica e institucional para el CESNAV

La transformación doctrinal no puede consolidarse si no va acompañada de un esfuerzo educativo y cultural profundo al interior de las instituciones del Estado. Para dar viabilidad a este cambio de paradigma, se ha planteado ante el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) la propuesta académica de implementar una nueva asignatura medular titulada “Poder Marítimo Nacional y Competencia Estratégica del

Siglo XXI”. Esta iniciativa educativa tiene como objetivos fundamentales el desarrollo de una genuina conciencia marítima nacional, la integración conceptual de cuadros directivos civiles y militares, el fortalecimiento del pensamiento estratégico analítico, el estudio riguroso de las amenazas híbridas emergentes y la comprensión técnica de las nuevas plataformas tecnológicas aplicadas al mar. El CESNAV se posiciona así como el núcleo intelectual desde el cual debe irradiarse el nuevo pensamiento oceánico mexicano hacia las demás dependencias de la administración pública federal.

## **6.2. La relación estratégica y cooperación soberana con Estados Unidos**

Un componente ineludible en la reconfiguración del poder marítimo de México es la relación bilateral con los Estados Unidos de América. Debido a la proximidad geográfica, la integración económica del T-MEC y la compartición de espacios marítimos comunes en el Golfo de México y el Océano Pacífico, la cooperación en materia de seguridad marítima constituye un tema sumamente sensible, complejo y delicado, pero al mismo tiempo de naturaleza imprescindible. El planteamiento estratégico de México frente a esta realidad debe fundamentarse inequívocamente en el principio de la cooperación soberana.

Esta cooperación debe realizarse sobre una base de estricta reciprocidad, con un respeto absoluto a la soberanía nacional y sin ningún tipo de subordinación jerárquica u operativa de las fuerzas mexicanas ante agencias extranjeras. Los ámbitos concretos donde la coordinación estratégica resulta mutuamente benéfica comprenden el intercambio de inteligencia marítima para la detección oportuna de amenazas, la vigilancia coordinada de las zonas limítrofes, la protección de infraestructuras críticas transfronterizas (como plataformas petroleras y cables de interconexión), las operaciones de búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en el mar, y el combate conjunto al tráfico ilícito de estupefacientes y armas. Mantener una postura de aislamiento en el mar abierto es inviable; la soberanía contemporánea no se defiende mediante la reclusión, sino a través de la participación activa, inteligente y digna en los mecanismos de gobernanza regional.

## **VII. EL GOLFO DE CALIFORNIA COMO LABORATORIO ESTRATÉGICO DE GOBERNANZA MARÍTIMA**

La discusión teórica sobre el nuevo Poder Marítimo Nacional perdería su valor práctico si no se identificara un espacio geográfico concreto dentro del territorio mexicano en el que aplicar, poner a prueba y consolidar este cambio de paradigma doctrinario. Al analizar los espacios marítimos bajo la jurisdicción de la República

Mexicana, la pregunta estratégica fundamental que surge es: ¿Dónde se manifiestan de manera más nítida, urgente e interconectada los desafíos y las oportunidades del siglo XXI? La respuesta inequívoca apunta al Golfo de California.

El Golfo de California, también conocido como el Mar de Cortés, no debe ser apreciado únicamente como un ecosistema natural excepcional de belleza pictórica, sino como el principal laboratorio marítimo y geopolítico donde México puede y debe comenzar a construir su nueva visión de Estado. Este espacio geográfico semicerrado representa la convergencia perfecta de todos los intereses marítimos nacionales del siglo XXI, manifestando simultáneamente las siguientes condiciones estratégicas:

**Reservorio de Biodiversidad Global:** Declarado Patrimonio de la Humanidad, alberga una riqueza biológica de importancia planetaria y un alto porcentaje de especies endémicas, lo que demanda una protección ambiental rigurosa frente a la degradación antrópica.

**Fuente de Riqueza Pesquera:** Constituye la zona pesquera más productiva e importante del país, clave para el sustento económico de miles de familias costeras y para garantizar la seguridad alimentaria de la nación.

**Corredor Marítimo y Turístico Estratégico:** Flujo vital de transporte marítimo comercial de cabotaje e internacional, así como uno de los polos de desarrollo turístico e inmobiliario más dinámicos de la región de Norteamérica.

**Plataforma de Investigación Científica:** Un espacio privilegiado para el desarrollo de la ciencia oceanográfica, el monitoreo del cambio climático y el estudio de los recursos genéticos e hídricos del futuro.

**Componente de Soberanía y Seguridad Nacional:** Por su naturaleza de mar patrimonial interior rodeado por territorio mexicano, representa un área crítica para el control del espacio soberano, pero también un foco de atracción para actividades delictivas transnacionales, la pesca ilegal a gran escala y tensiones por el uso del suelo costero.

En el siglo XXI, es necesario comprender que proteger un espacio estratégico como el Golfo de California significa mucho más que desplegar buques armados para impedir una invasión militar convencional por parte de una potencia extranjera. En el contexto actual, proteger implica preservar activamente las condiciones ecológicas, económicas, sociales y de seguridad que permiten la prosperidad, la resiliencia y el crecimiento sustentable de la nación mexicana.

Bajo esta perspectiva, ninguna otra institución del Estado mexicano posee la combinación de atribuciones legales, presencia territorial permanente, capacidades operativas reales, medios navales idóneos, infraestructura logística, conocimiento científico del entorno marino y personal especializado para asumir esta responsabilidad de manera integral como la Secretaría de Marina. La SEMAR, a través de su doble carácter como Marina de Guerra y como Autoridad Marítima Nacional

centralizada, está llamada a liderar la construcción de un modelo nacional de gobernanza marítima en el Golfo de California. Este modelo debe trascender el concepto punitivo o reactivo de la defensa para abrazar una visión integral que coordine la gobernanza efectiva, la vigilancia tecnológica constante, la generación de conocimiento científico, el estricto respeto a la soberanía y el impulso al crecimiento sustentable en beneficio directo del pueblo de México.

III. Conclusión: Hacia la gestación de ideas radicales basadas en la experiencia La redefinición y consolidación del Poder Marítimo Nacional de México no encontrará su legitimidad ni su eficacia en la simple redacción de documentos doctrinarios, ni en la emisión de elocuentes declaraciones institucionales o decretos políticos. Su validez histórica y práctica se encontrará únicamente en la capacidad real del Estado mexicano para proteger, gobernar y aprovechar de manera responsable, sustentable y soberana aquellos espacios marítimos donde convergen de forma indisoluble la soberanía nacional, la riqueza económica, el conocimiento científico y el futuro del desarrollo patrio.

En materia de seguridad nacional y pensamiento estratégico, México se enfrenta a una disyuntiva intelectual decisiva: si el país continúa repitiendo inercias conceptuales del pasado, importando esquemas extranjeros de forma acrítica y apelando exclusivamente a criterios de autoridad ya establecidos por teóricos de otras latitudes, permanecerá permanentemente en un estado de subordinación y dependencia doctrinaria y práctica de aquellas naciones que sí han desarrollado una visión oceánica madura. Por lo tanto, se vuelve indispensable romper las amarras del pensamiento continental y atreverse a gestar ideas radicales, innovadoras y soberanas, derivadas directamente de la experiencia acumulada por los profesionales del mar y adaptadas estrictamente a las necesidades y realidades geográficas de la nación.

La propuesta aquí planteada, articulada en torno al uso intensivo de la tecnología, la centralización de la autoridad marítima en la SEMAR y la implementación de un modelo piloto de gobernanza integral en el Golfo de California, constituye el primer paso firme hacia la superación definitiva de la paradoja marítima mexicana, garantizando que el siglo XXI sea la era en la que México finalmente asuma, con plenitud y orgullo, su indiscutible destino oceánico.

## **Referencias**

- Bueger, C., & Till, G. (2021). Data, energy, and tech: The new infrastructure of maritime security. Routledge.
- Fierro Rocha, J. G. (2006). Ideas radicales para el pensamiento estratégico naval mexicano. Centro de Estudios Superiores Navales.

- Hoffman, F. G. (2007). *Conflict in the 21st century: The rise of hybrid wars*. Potomac Institute for Policy Studies.
- Kissinger, H. (2014). *World order*. Penguin Press.
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Little, Brown & Co.
- Rodríguez Cuevas, J. G. (2026). *Poder Marítimo, Tecnología y Soberanía: Una propuesta doctrinaria para México en el siglo XXI [Presentación de diapositivas]*. Secretaría de Marina, Ciudad de México.
- Secretaría de Marina (SEMAR). (2026). *Doctrina de la Autoridad Marítima Nacional y Gobernanza de los Espacios Oceánicos*. Estado Mayor General de la Armada.
- Till, G. (2018). *Seapower: A guide for the twenty-first century (4th ed.)*. Routledge.

# El Sistema Portuario Mexicano: Avances, Desafíos y Visión a Futuro en el Horizonte 2026-2030

*Por: Capitán de Navío Manuel Fernando Gutiérrez Gallardo, Titular de la Unidad de  
Puertos y Marina Mercante*

## RESUMEN

El presente artículo analiza la profunda transformación del Sistema Portuario Mexicano bajo la gestión centralizada de la Secretaría de Marina (SEMAR), a través de la Subsecretaría de Asuntos Marítimos y Portuarios. Se examinan en detalle los avances cuantitativos y cualitativos registrados al cierre del año 2025, incluyendo el récord histórico en el movimiento de contenedores y en la distribución logística de la carga nacional. Asimismo, se exploran los tres pilares estratégicos que guían el plan de acción sectorial: la modernización física resiliente frente al cambio climático, la digitalización obligatoria mediante el sistema Puerto Inteligente Seguro (PIS) alineado con los mandatos de la Organización Marítima Internacional (OMI), y la conectividad intermodal enfocada en potenciar el cabotaje y el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD). Finalmente, se presenta el panorama general de inversión proyectado para el periodo 2026-2030, el cual contempla 209 proyectos distribuidos equitativamente entre los litorales del Pacífico y del Golfo de México, trazando una ruta hacia la sostenibilidad, la competitividad global y la consolidación de la soberanía marítima del país.

## IV. INTRODUCCIÓN Y MARCO DOCTRINAL

Los sistemas portuarios de las naciones contemporáneas no representan meramente puntos geográficos de transferencia de mercancías; constituyen auténticos nodos neurálgicos de la soberanía, la seguridad nacional y el desarrollo económico. En el contexto de México, país bioceánico con miles de kilómetros de litoral, la administración de estas plataformas ha experimentado una evolución institucional de gran envergadura en los últimos años.

El mandato de la Secretaría de Marina (SEMAR), ejercido decididamente a través de la Subsecretaría de Asuntos Marítimos y Portuarios, responde a una visión estratégica unificada. Este mandato se orienta firmemente a consolidar la Autoridad Marítima Nacional, centralizando, bajo un solo mando e identidad, tres pilares primordiales: la seguridad integral de las costas y recintos, la administración portuaria eficiente y la rectoría técnica de la Marina Mercante de México. Esta centralización no responde a un criterio puramente burocrático, sino a la imperiosa necesidad de fortalecer la soberanía

nacional y de dinamizar de forma equitativa el crecimiento socioeconómico en los litorales del país.

Bajo esta directriz, las funciones clave de la SEMAR concentran de manera homogénea la toma de decisiones críticas sobre la infraestructura, las capitanías de puerto y el cuerpo regulatorio que rige a la marina mercante. Al establecer las estrategias del Sistema Portuario Nacional, la institución persigue, de manera transversal, tres objetivos rectores: la máxima eficiencia operativa, los estándares más rigurosos de seguridad y un incremento sustancial de la competitividad global de la nación.

## **V. OBJETIVOS FUNDAMENTALES DE LA POLÍTICA PORTUARIA NACIONAL**

Para transformar los puertos mexicanos en verdaderos motores de bienestar social y económico, la estrategia gubernamental se articula en torno a metas sumamente específicas que van más allá del simple movimiento de toneladas. A continuación, se desglosan las líneas de acción que integran este modelo de desarrollo:

- Incentivar la construcción de infraestructura portuaria y promover activamente el asentamiento de industrias estratégicas en las zonas costeras del país, generando polos de desarrollo regional con empleos dignos y permanentes.
- Reducir sensiblemente los costos de transporte de las mercancías mediante la reactivación y optimización del cabotaje entre los puertos de un mismo litoral, aliviando de este modo la saturación de las redes de carreteras nacionales.
- Mejorar la conectividad intermodal de los recintos portuarios, asegurando que las terminales marítimas se integren con fluidez, rapidez y certidumbre jurídica a las redes ferroviarias y de autotransporte federal.
- Convertir a los puertos en auténticas plataformas logísticas integrales que dejen de ser meros puntos de paso y comiencen a aportar un valor agregado tangible a todas las cadenas de suministro globales y locales.
- Incentivar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) como un eje complementario indispensable para el transporte terrestre, mejorando la resiliencia de la logística nacional ante contingencias climáticas o sociales.

## **VI. IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**

A nivel internacional, los datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ratifican que más del 80% de las mercancías movilizadas en el planeta entero se transportan por vía marítima. Esto demuestra que

la inserción de cualquier país en los flujos comerciales modernos depende enteramente de la salud y modernidad de sus puertos.

El transporte marítimo se consolida como la opción preferencial por tres ventajas sustantivas: en primer lugar, es el medio más limpio, ya que genera un volumen significativamente menor de emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) por tonelada-kilómetro movilizadas en comparación con el transporte aéreo o el autotransporte de carga pesada. En segundo lugar, se erige como el modo más seguro, registrando una tasa marcadamente baja de incidentes, robos y accidentes graves. Finalmente, destaca por ser el más eficiente, ofreciendo costos operativos extraordinariamente competitivos para grandes volúmenes de carga a largas distancias.

México posee una posición geográfica privilegiada que se complementa con una red de acuerdos comerciales internacionales con 46 países, lo cual le otorga un acceso directo a mercados que representan cerca del 60% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial. Sin embargo, para capitalizar esta ventaja competitiva, se requiere un balance óptimo en la operación. Actualmente, la actividad marítima en el país se divide claramente en dos regímenes: el Transporte Marítimo de Altura, enfocado en el intercambio comercial entre puertos mexicanos y destinos extranjeros (que absorbe el 80% del total de las operaciones), y el Cabotaje, orientado al movimiento interno entre puertos del mismo litoral mexicano (que representa el 20% restante). No obstante, un desafío detectado por la UNCTAD al cierre de 2025 indica que la participación de la flota mercante nacional representa apenas el 0.1% de la flota mundial, lo que subraya la imperiosa necesidad de implementar incentivos fiscales y regulatorios que revitalicen la marina mercante con bandera mexicana.

## **VII. ANÁLISIS ESTADÍSTICO Y RESULTADOS AL CIERRE DE 2025**

El desempeño de los puertos en México durante los últimos años muestra una evolución que refleja tanto las dinámicas de recuperación pospandemia como los ajustes en el consumo global de bienes de capital y energéticos. Al analizar el movimiento total de carga al cierre de diciembre de 2025 (basado en datos preliminares de la Dirección General de Puertos), se observa una tendencia variable en los volúmenes totales consolidados:

- Año 2021: 286.1 millones de toneladas movilizadas.
- Año 2022: 287.4 millones de toneladas movilizadas.
- Año 2023: 294.1 millones de toneladas movilizadas (pico histórico del periodo).
- Año 2024: 272.6 millones de toneladas movilizadas.

- Año 2025: 248.6 millones de toneladas movilizadas.

Figura 1

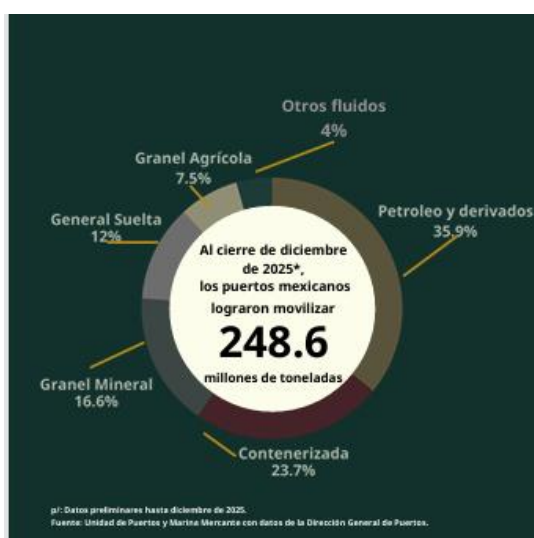


Figura 2



Fuente: Secretaría de Marina, 2026.

Esta contracción del volumen bruto, medido en toneladas durante el último año, se explica por una reconfiguración de los tipos de mercancías. Mientras que los graneles pesados de bajo valor agregado sufrieron una desaceleración temporal, los bienes de alto valor comercial y la carga contenerizada experimentaron un comportamiento radicalmente opuesto y sumamente positivo.

Para entender el perfil operativo actual de los recintos portuarios, es necesario segmentar la carga total de 248.6 millones de toneladas registrada al cierre de diciembre de 2025 según su naturaleza:

1. **Petróleo y sus derivados:** Representan la mayor proporción con el 35.9% de la carga total, concentrada primordialmente en el Golfo de México.
2. **Carga Contenerizada:** Alcanza el 23.7%, consolidándose como el motor de mayor dinamismo y crecimiento tecnológico.
3. **Granel Mineral:** Se ubica en un sólido 16.6%, impulsado por las industrias siderúrgica, automotriz y de la construcción.
4. **General Suelta:** Equivale al 12% del total de las mercancías movilizadas.
5. **Granel Agrícola:** Representa el 7.5%, siendo un segmento crítico para la seguridad alimentaria nacional.
6. **Otros Fluidos (no petroleros):** Constituyen el 4% restante de los movimientos en muelle.

## **V. EL RÉCORD HISTÓRICO EN CARGA CONTENERIZADA**

Frente a las variaciones del tonelaje bruto, el movimiento de contenedores (medido en TEUs o unidades equivalentes a veinte pies) demuestra de forma contundente el éxito de las estrategias de modernización en los principales nodos logísticos del país. Al cierre del año 2025, México registró una cifra récord absoluta en este rubro, manteniendo una trayectoria ascendente y sostenida durante la última década, como se ilustra a continuación:

- 2016: 5.68 millones de TEUs
- 2017: 6.38 millones de TEUs
- 2018: 6.99 millones de TEUs
- 2019: 7.11 millones de TEUs
- 2020: 6.46 millones de TEUs (impacto por la crisis sanitaria global)
- 2021: 7.86 millones de TEUs (marcada recuperación en V)
- 2022: 8.36 millones de TEUs
- 2023: 8.31 millones de TEUs
- 2024: 9.38 millones de TEUs
- 2025: 9.52 millones de TEUs (Cifra Récord Histórica)

Este hito de 9.52 millones de TEUs sitúa a México en una posición de liderazgo en el contexto latinoamericano, reflejando directamente los beneficios del fenómeno de

relocalización de cadenas productivas o *nearshoring*, el cual demanda aduanas y terminales portuarias altamente automatizadas capaces de procesar volúmenes masivos de mercancías con tiempos mínimos de estadía.

## **VIII. LOS TRES EJES DE LA MODERNIZACIÓN PORTUARIA EN MÉXICO**

Para sostener e incrementar estos resultados históricos, la Unidad de Puertos y Marina Mercante ha estructurado una política pública integral sustentada de forma equilibrada en tres grandes componentes interactivos:

### **b) Eje 1: Infraestructura Física y Resiliencia Climática**

La ampliación de las terminales existentes y la creación de nuevos frentes de atraque son indispensables para recibir a las nuevas generaciones de buques portacontenedores de gran calado. Esto exige un dragado profundo continuo y la dotación de equipamiento moderno, como grúas pórtico post-panamax de última generación.

Sin embargo, la gran innovación conceptual adoptada por la administración de la SEMAR radica en comprender que el cambio climático no representa un riesgo lejano, sino una condición de diseño actual y obligatoria. Los recintos portuarios, por su naturaleza geográfica, se encuentran expuestos en primera línea a fenómenos meteorológicos extremos, al aumento del nivel del mar y a la erosión costera.

Por consiguiente, la planeación de la nueva infraestructura portuaria prohíbe taxativamente ignorar estas variables. La ingeniería actual implica avanzar con firmeza hacia diseños dinámicos y adaptativos que incorporen escenarios de riesgo climático desde el origen del proyecto. Asimismo, se requiere desarrollar capacidades sólidas de ingeniería climática aplicada al entorno costero, entendiendo en profundidad la dinámica de oleajes, corrientes y procesos de sedimentación bajo condiciones de calentamiento global. Finalmente, resulta obligatorio integrar criterios de gobernanza ambiental, social y corporativa (ESG) en todas las propuestas técnicas, alineando las prácticas nacionales con los estándares internacionales más avanzados, como los promovidos por la Asociación Mundial de Infraestructuras para el Transporte Marítimo (PIANC).

### **c) Eje 2: Interoperabilidad Operativa y Digitalización**

La eficiencia moderna no se mide únicamente en metros de concreto o profundidad de agua, sino en la velocidad de los bits de información. A partir del mandato establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI), desde el 1 de enero de 2024 es estrictamente obligatorio que todos los puertos del mundo utilicen

ventanillas únicas marítimas para el intercambio electrónico de información, lo que facilita la agilización y la simplificación radical de los procesos administrativos.

México ha respondido con creces a esta exigencia global mediante el desarrollo e implementación del sistema Puerto Inteligente Seguro (PIS). El PIS se define como una plataforma tecnológica interoperable que centraliza el ecosistema portuario en un entorno digital seguro. Entre sus beneficios operativos inmediatos destacan la automatización de trámites, la reducción drástica de tiempos de despacho, una interacción en tiempo real de los sistemas de transporte a nivel nacional, y un robustecimiento permanente del catálogo de trámites. Adicionalmente, el sistema garantiza una trazabilidad absoluta de la carga desde su arribo marítimo hasta su despacho terrestre e integra los datos clave de las navieras con el autotransporte federal. Todo ello se implementa bajo estrictos esquemas de ciberseguridad, salvaguardando la integridad de los datos comerciales frente a amenazas digitales globales.

#### **d) Eje 3: Conectividad Intermodal y Desarrollo Regional**

Un puerto eficiente puede convertirse en un cuello de botella si sus conexiones terrestres fallan. Por ello, el tercer eje impulsa una planeación estrechamente integrada entre el puerto y su *'hinterland'* o zona de influencia económica interior. Esto se logra mediante el fomento del ferrocarril de carga como el aliado natural de los buques, el desarrollo coordinado de polos industriales adyacentes y la creación de nodos logísticos multimodales que generen valor real e industrialicen las materias primas dentro del territorio nacional.

### **IX. PANORAMA GENERAL DE INVERSIÓN Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS (2026-2030)**

La visión de futuro del Sistema Portuario Mexicano se materializa en una cartera de proyectos robusta, planificada con un horizonte de ejecución plurianual que abarca el periodo de 2026 a 2030. Esta estrategia contempla un total nacional de 209 proyectos prioritarios, los cuales han sido distribuidos con un equilibrio geográfico estricto entre las dos vertientes marítimas del país:

- Región del Pacífico: Concentra un total de 103 proyectos de infraestructura y modernización.
- Región del Golfo de México y Mar Caribe: Concentra un total de 106 proyectos estratégicos.

Esta distribución equilibrada asegura que ambas costas desarrollen sus ventajas competitivas de manera simétrica, impulsando el comercio tanto con la cuenca del Asia-Pacífico como con la costa este de los Estados Unidos y la Unión Europea.



#### VIII. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA EN ASIPONAS (ADMINISTRACIONES DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL)

Dentro de los puertos de mayor escala comercial administrados por las ASIPONAS, las inversiones prioritarias se focalizan en las siguientes obras de gran alcance:

- **Manzanillo:** Se implementará una ampliación integral del puerto, acompañada del dragado de los canales de navegación, la construcción de nuevas aduanas automatizadas y la habilitación de una salida sur que descongestione el tráfico pesado en la zona urbana.
- **Lázaro Cárdenas:** Enfocado en el desarrollo integral del área de Isla de la Palma, un polo clave para la atracción de industrias manufactureras bajo el esquema de relocalización.
- **Ensenada:** Contempla proyectos orientados a ampliar las capacidades operativas y de almacenamiento de carga general y contenerizada.
- **Acapulco:** Se centrará en la modernización y el equipamiento de su terminal de cruceros, con el fin de reactivar con fuerza el turismo de gran escala.

- Progreso: Ampliación física del puerto mediante la construcción de una plataforma operativa sobre el mar y la realización de obras de dragado profundo para permitir el arribo de buques de mayor tamaño.
- Veracruz: Construcción y equipamiento de nuevos muelles y plataformas logísticas avanzadas en la zona de ampliación del norte del puerto.



## IX. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA EN APIS ESTATALES Y PUERTOS NO CONCESIONADOS

Con el firme propósito de democratizar el desarrollo económico y evitar la centralización de la riqueza en unos pocos nodos portuarios, el plan rector incorpora proyectos de gran impacto social en las Administraciones Portuarias Integrales (APIs) de carácter estatal:

- Sistema Portuario Veracruzano: Destaca de manera sobresaliente el proyecto de desarrollo portuario, que abarca 64 hectáreas en Alvarado y está diseñado específicamente para brindar servicio y soporte a la pujante industria de energía costa afuera (*offshore*).
- Tabasco (Puerto de Frontera): Ejecución de tareas de planeación estratégica y dotación de infraestructura básica para detonar su potencial logístico.
- Quintana Roo: Desarrollo selectivo de proyectos con una clara vocación turística y de conectividad de pasajeros, respetando los entornos ecológicos.

- Baja California Sur: Modernización integral de los recintos de Pichilingue, La Paz e Isla San Marcos, identificados como los nodos más importantes de la región en movilidad de pasajeros, carga comercial general y abasto de productos petroleros.
- Baja California: Habilitación estratégica de terminales especializadas en hidrógeno verde, fluidos, granel mineral y usos múltiples.
- Tamaulipas: Construcción de la Terminal de Usos Múltiples II (con una extensión de 41.11 hectáreas), así como proyectos turísticos y de cruceros.
- Campeche: Infraestructura básica en Isla del Carmen y desarrollo de obras portuarias específicas en el puerto de Seybaplaya.



Fuente: Secretaría de Marina.

## X. CONECTIVIDAD MARÍTIMA GLOBAL Y POSICIONAMIENTO DE LOS PUERTOS

Para evaluar de forma científica la efectividad de las políticas de infraestructura y digitalización aplicadas en México, la Unidad de Puertos y Marina Mercante adopta el *Port Liner Shipping Connectivity Index* (PLSCI), desarrollado a nivel global por la UNCTAD. Este índice internacional constituye una herramienta de medición de primer orden, ya que pondera de forma matemática variables cruciales tales como el nivel de conectividad global directa, el número de rutas marítimas disponibles, la frecuencia de los arribos de buques de línea, la reducción real de los costos logísticos potenciales y, consecuentemente, el atractivo general que posee un puerto para captar nuevas inversiones y flujos comerciales internacionales.

Los análisis comparativos basados en los datos históricos de la UNCTAD sitúan a los principales puertos del Pacífico mexicano en posiciones altamente competitivas. Manzanillo y Lázaro Cárdenas se consolidan en la franja superior del índice de conectividad de la región de América Latina, compitiendo directamente con los principales centros de transbordo del continente. Por su parte, el puerto de Ensenada registra una tendencia al alza constante en su PLSCI, lo que la consolida como una aduana de desahogo natural para los flujos comerciales del norte del país y de la frontera con Estados Unidos.

## **XI. DESAFÍOS ESTRUCTURALES Y RETOS INMEDIATOS**

A pesar de los notables avances cuantitativos y los récords en movimiento de contenedores documentados por la autoridad marítima, el Sistema Portuario Nacional enfrenta una serie de desafíos estructurales que demandan atención inmediata en el periodo 2026-2030:

1. Modernizar y ampliar aceleradamente la infraestructura física existente, combatiendo la obsolescencia técnica antes de que la demanda derivada del *nearshoring* sature por completo las capacidades de almacenamiento instaladas.
2. Incrementar de forma sostenida la competitividad internacional de los puertos nacionales, asegurando que se mantengan a la vanguardia tecnológica en las cadenas de suministro globales y agilizando las inspecciones aduanales sin comprometer la seguridad nacional.
3. Elevar sustancialmente la movilidad de mercancías y personas por vía marítima en el ámbito interno, convirtiendo el cabotaje y el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en realidades comerciales cotidianas mediante incentivos arancelarios y simplificación de trámites.
4. Homologar la digitalización y el uso de plataformas electrónicas en la totalidad de los procesos portuarios del país, garantizando un cumplimiento homogéneo y riguroso de las disposiciones internacionales vinculantes dictadas por la OMI.
5. Eficientar integralmente los procesos operativos y administrativos internos de las ASIPONAS y las APIs estatales, erradicando cuellos de botella burocráticos mediante la interoperabilidad del sistema PIS.
6. Robustecer prioritariamente la estrategia sectorial de descarbonización, promoviendo el uso de energías limpias en terminales, reduciendo la huella de carbono operativa y preparando la infraestructura para el suministro seguro de combustibles alternativos como el hidrógeno verde.

## CONCLUSIONES

La centralización de la autoridad marítima y portuaria bajo el mando de la Secretaría de Marina ha aportado un orden institucional, una disciplina operativa y una visión de seguridad integral que han resultado determinantes para alcanzar cifras históricas, destacando el récord absoluto de 9.52 millones de TEUs registrado al cierre de 2025. Los puertos mexicanos han demostrado una notable resiliencia frente a las fluctuaciones macroeconómicas globales y se han consolidado como eslabones confiables del comercio internacional.

No obstante, el verdadero éxito del Sistema Portuario Nacional a largo plazo no se medirá exclusivamente por el volumen de toneladas o de contenedores que crucen sus muelles, sino por su capacidad de traducir esa intensa actividad logística en bienestar humano tangible. La adopción obligatoria de criterios de resiliencia climática y gobernanza ESG representa un paso ético fundamental para proteger a las comunidades costeras de los impactos del calentamiento global. Paralelamente, la digitalización a través del sistema PIS demuestra que la automatización tecnológica no debe deshumanizar los procesos, sino simplificarlos para brindar certidumbre, transparencia y seguridad a los miles de trabajadores, marinos mercantes y operadores terrestres que sostienen el comercio de la nación.

Con una cartera estratégica de 209 proyectos planificados para el periodo 2026-2030, México cuenta con una hoja de ruta clara y equilibrada, con un profundo sentido de responsabilidad social. La inversión simétrica entre el Pacífico y el Golfo de México garantiza un desarrollo regional justo. Al afrontar con decisión los retos de la descarbonización, de la conectividad intermodal y del impulso definitivo al cabotaje, el país no solo resguarda su soberanía marítima, sino que proyecta sus puertos hacia el futuro como plataformas logísticas modernas, sustentables y profundamente humanas, preparadas para responder con éxito a las exigencias del siglo XXI.

## Referencias

- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo [UNCTAD]. (2025). Review of Maritime Transport 2025: Navigating global supply chain disruptions. Naciones Unidas. <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/maritime-transport>
- Organización Marítima Internacional [OMI]. (2024). Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL): Obligatoriedad de la Ventanilla Única Marítima. OMI.

<https://www.imo.org/es/OurWork/Facilitation/Paginas/MaritimeSingleWindow.aspx>

Secretaría de Marina [SEMAR]. (2026). Informe anual de actividades operativas y movimiento de carga en el Sistema Portuario Nacional 2025. Dirección General de Puertos, Subsecretaría de Asuntos Marítimos y Portuarios, Gobierno de México.

# LAS POTENCIAS MARÍTIMAS DEL SIGLO XXI

# Poder Marítimo, tecnología y soberanía: Una propuesta doctrinaria para México en el siglo XXI

*Por: Almirante Juan Guillermo Fierro Rocha*

## RESUMEN

Las transformaciones geopolíticas, tecnológicas y económicas del siglo XXI han incrementado la relevancia estratégica de los espacios marítimos. Este ensayo analiza la paradoja de México como nación bioceánica que históricamente ha privilegiado una visión terrestre de la seguridad nacional. Se sostiene que la concepción tradicional del Poder Marítimo resulta insuficiente ante desafíos como la competencia entre potencias, las amenazas híbridas, la dependencia de infraestructura submarina crítica y la explotación de recursos oceánicos. Se propone redefinir el Poder Marítimo Nacional como la capacidad integral del Estado para proteger, gobernar, desarrollar y defender sus intereses marítimos mediante la articulación de capacidades políticas, económicas, científicas, tecnológicas y militares. Asimismo, se destaca al Golfo de California como espacio estratégico para impulsar un modelo nacional de gobernanza marítima orientado a fortalecer la soberanía, la seguridad y el desarrollo de México.

Palabras clave: Poder Marítimo, Seguridad Nacional, Soberanía Marítima, Gobernanza Marítima, Tecnología.

## Abstract

Geopolitical, technological, and economic transformations in the twenty-first century have increased the strategic relevance of maritime domains. This essay examines the paradox of Mexico as a bi-oceanic nation that has historically prioritized a land-centered approach to national security. It argues that the traditional concept of Maritime Power is insufficient to address contemporary challenges such as great-power competition, hybrid threats, dependence on critical subsea infrastructure, and the exploitation of ocean resources. The paper proposes redefining National Maritime

Power as the State's comprehensive capacity to protect, govern, develop, and defend its maritime interests through the coordinated integration of political, economic, scientific, technological, and military capabilities. It also highlights the Gulf of California as a strategic area for developing a Mexican model of maritime governance aimed at strengthening sovereignty, security, and national development.

Keywords: Maritime Power, National Security, Maritime Sovereignty, Maritime Governance, Technology.

## **INTRODUCCIÓN**

Durante gran parte de su historia independiente, México ha construido su pensamiento estratégico desde una perspectiva predominantemente terrestre. Esta circunstancia resulta paradójica si se considera que el país posee una condición bioceánica privilegiada, una extensa Zona Económica Exclusiva, una vasta red de puertos y litorales, así como una ubicación geográfica que lo sitúa en el centro de importantes rutas marítimas del hemisferio occidental.

Sin embargo, las transformaciones del sistema internacional obligan a reconsiderar esta visión tradicional. El resurgimiento de la competencia estratégica entre potencias, la revolución tecnológica, la creciente dependencia global de la infraestructura submarina y la aparición de nuevas amenazas híbridas han modificado profundamente el valor geopolítico de los océanos.

En este contexto, el presente ensayo sostiene que México requiere redefinir su concepción del Poder Marítimo Nacional, fortalecer su conciencia marítima y actualizar su pensamiento estratégico para integrar de manera efectiva las dimensiones económicas, tecnológicas, científicas, ambientales, jurídicas y militares vinculadas al mar. Esta redefinición no constituye únicamente una necesidad doctrinaria para la Armada de México, sino una exigencia estratégica para el desarrollo, la seguridad y la soberanía nacionales.

## **I. LA PARADOJA MARÍTIMA MEXICANA**

Alfred Thayer Mahan demostró que la prosperidad y la influencia internacional de las naciones guardan una estrecha relación con su capacidad para aprovechar los espacios marítimos. Desde finales del siglo XIX, el autor identificó que el comercio, la capacidad naval, la posición geográfica y la voluntad política conforman elementos esenciales del poder de los Estados.

Paradójicamente, México ha desarrollado una cultura estratégica en la que el mar ocupa un lugar secundario en la percepción colectiva y en las prioridades nacionales. Esta situación contrasta con la realidad de una nación cuyos intereses económicos, energéticos, comerciales y de seguridad dependen cada vez más de los espacios marítimos.

Actualmente, más del 80 % del comercio mundial se transporta por vía marítima. Las cadenas globales de suministro, la industria energética, la pesca, el turismo, las comunicaciones digitales y la economía azul descansan sobre la estabilidad y seguridad de los océanos. Por ello, la comprensión del mar como un factor de desarrollo y no únicamente como un espacio de vigilancia o defensa constituye uno de los principales desafíos estratégicos para México.

## **II. DEL ORDEN BIPOLAR A LA NUEVA COMPETENCIA MARÍTIMA**

La evolución del sistema internacional ha transformado el significado estratégico de los océanos.

Durante la Guerra Fría, el mar representó un escenario fundamental para la disuasión nuclear, la guerra antisubmarina y la proyección global de poder entre Estados Unidos y la Unión Soviética. Tras la desaparición del bloque soviético, la globalización pareció reducir la importancia de la competencia geopolítica tradicional y favoreció la expansión del comercio marítimo mundial.

Sin embargo, en la segunda década del siglo XXI emergió una nueva realidad internacional caracterizada por el retorno de la competencia estratégica entre grandes

potencias. Estados Unidos, China y Rusia han incrementado sus capacidades navales, tecnológicas y espaciales, mientras que regiones como el Indo-Pacífico, el Ártico y diversos espacios marítimos adquieren una creciente relevancia geopolítica.

Como advierte Henry Kissinger, el orden internacional atraviesa un periodo de transición en el que las reglas heredadas del mundo unipolar enfrentan tensiones derivadas del ascenso de nuevos actores y de la redistribución del poder global. En este escenario, los océanos recuperan su papel como espacios de competencia estratégica, influencia económica y disputa tecnológica.

### **III. EL OCÉANO COMO INFRAESTRUCTURA CRÍTICA GLOBAL**

Una de las transformaciones más significativas de nuestro tiempo consiste en que el mar ha dejado de ser exclusivamente una vía de transporte para convertirse en una infraestructura crítica global.

Actualmente, más del 95 % del tráfico intercontinental de datos circula a través de cables submarinos. La economía digital, las operaciones financieras internacionales, las comunicaciones gubernamentales y las redes de información dependen de esta infraestructura invisible que recorre los fondos marinos.

A ello se suma la expansión de la energía offshore, el interés creciente por los minerales estratégicos presentes en los fondos oceánicos y el desarrollo de nuevas capacidades tecnológicas vinculadas al aprovechamiento sustentable de los recursos marinos.

Geoffrey Till sostiene que el poder marítimo contemporáneo debe entenderse como un sistema integral en el que confluyen la seguridad, el comercio, la diplomacia, la tecnología y la gobernanza. Desde esta perspectiva, la protección de los espacios marítimos trasciende la defensa naval tradicional y se convierte en una responsabilidad multidimensional del Estado.

### **IV. TECNOLOGÍA Y TRANSFORMACIÓN DEL PODER MARÍTIMO**

La revolución tecnológica está redefiniendo aceleradamente la naturaleza de las operaciones marítimas.

La inteligencia artificial, los sistemas autónomos, los drones submarinos, la vigilancia satelital, el análisis masivo de datos y la guerra electromagnética están modificando la forma en que los Estados vigilan, controlan y protegen sus espacios marítimos.

La denominada Conciencia Situacional Marítima (*Maritime Domain Awareness*) se ha convertido en un elemento esencial para identificar riesgos, anticipar amenazas y coordinar respuestas institucionales. El conocimiento oportuno del entorno marítimo constituye hoy una capacidad estratégica tan relevante como la posesión de plataformas navales.

Esta evolución tecnológica exige que México fortalezca no sólo sus capacidades operativas, sino también sus capacidades científicas, académicas y de innovación para evitar dependencias tecnológicas que puedan afectar su autonomía estratégica.

## **V. AMENAZAS HÍBRIDAS Y VULNERABILIDADES EMERGENTES**

Las amenazas contemporáneas rara vez adoptan la forma de conflictos convencionales.

Frank Hoffman describe los conflictos híbridos como la combinación de medios militares, tecnológicos, económicos, informativos y criminales empleados simultáneamente para alcanzar objetivos estratégicos.

En el ámbito marítimo, estas amenazas se manifiestan mediante sabotajes a infraestructura submarina, ciberataques, pesca ilegal, tráfico ilícito de mercancías y personas, contaminación ambiental, explotación irregular de recursos y actividades de organizaciones criminales transnacionales.

La experiencia internacional demuestra que los espacios marítimos constituyen objetivos cada vez más atractivos para actores estatales y no estatales debido a su impacto potencial sobre la economía, la seguridad y la estabilidad política.

Por ello, la protección de los intereses marítimos nacionales debe concebirse como una tarea integral que involucre a instituciones civiles, organismos científicos, sectores productivos y Fuerzas Armadas.

## **VI. HACIA UNA NUEVA CONCEPCIÓN DEL PODER MARÍTIMO NACIONAL**

Frente a esta realidad, resulta pertinente replantear la concepción tradicional del Poder Marítimo.

La definición clásica centrada exclusivamente en la capacidad naval resulta insuficiente para responder a los desafíos contemporáneos. El siglo XXI exige una visión más amplia capaz de integrar todas las capacidades nacionales vinculadas al mar.

En consecuencia, se propone entender el Poder Marítimo Nacional como la capacidad integral del Estado para proteger, gobernar, desarrollar y defender los intereses nacionales vinculados al mar mediante la articulación de capacidades políticas, económicas, tecnológicas, científicas, jurídicas, sociales y militares.

Esta definición reconoce que la soberanía marítima no depende únicamente de la presencia naval, sino también de la capacidad nacional para generar conocimiento, impulsar innovación, desarrollar infraestructura, aprovechar recursos estratégicos y ejercer gobernanza efectiva sobre los espacios marítimos.

## **VII. EL GOLFO DE CALIFORNIA COMO LABORATORIO ESTRATÉGICO NACIONAL**

La materialización práctica de esta visión puede encontrarse en el Golfo de California. Con frecuencia, identificado únicamente por su extraordinaria biodiversidad, este espacio representa mucho más que un patrimonio ambiental. Constituye una convergencia de intereses estratégicos relacionados con la seguridad nacional, el desarrollo económico, la investigación científica, la protección de recursos naturales y la soberanía marítima.

La protección del Golfo de California implica combatir la pesca ilegal, preservar especies estratégicas, vigilar actividades ilícitas, monitorear el medio marino, impulsar la investigación científica y garantizar el aprovechamiento sustentable de sus recursos.

Desde esta perspectiva, el Golfo de California puede convertirse en el principal laboratorio nacional para desarrollar un modelo mexicano de gobernanza marítima capaz de integrar seguridad, desarrollo y conservación.

## **VIII. LA SECRETARÍA DE MARINA Y EL LIDERAZGO DE LA GOBERNANZA MARÍTIMA**

La evolución del entorno estratégico demanda una ampliación conceptual de las responsabilidades marítimas del Estado.

La Secretaría de Marina posee capacidades únicas derivadas de su presencia territorial, experiencia operativa, infraestructura, recursos humanos y conocimiento especializado del ámbito marítimo. Estas condiciones la colocan en una posición privilegiada para coordinar esfuerzos interinstitucionales orientados a la protección integral de los intereses marítimos nacionales.

Si durante el siglo XX las marinas estuvieron orientadas principalmente al ejercicio del poder naval, durante el siglo XXI deberán desempeñar además un papel fundamental en la gobernanza de los espacios marítimos estratégicos.

Ello no implica sustituir a otras instituciones del Estado, sino articular capacidades nacionales bajo una visión estratégica compartida.

## **IX. EDUCACIÓN ESTRATÉGICA Y FORMACIÓN DE UNA NUEVA GENERACIÓN MARÍTIMA**

Toda transformación doctrinaria requiere una base educativa sólida. Por ello, resulta pertinente impulsar programas académicos especializados que permitan formar una nueva generación de civiles y militares con una visión integral del Poder Marítimo.

En este sentido, el Centro de Estudios Superiores Navales podría fortalecer su liderazgo académico mediante la incorporación de asignaturas orientadas al estudio del Poder Marítimo Nacional, la competencia estratégica contemporánea, la infraestructura submarina crítica, las tecnologías emergentes y la gobernanza marítima.

La construcción de una conciencia marítima nacional constituye, en última instancia, una tarea educativa antes que operativa.

## CONCLUSIONES

La competencia estratégica del siglo XXI se desarrolla crecientemente en los océanos y en los fondos marinos. Los recursos, la información, la energía, la tecnología y las comunicaciones globales dependen de espacios cuya relevancia continuará aumentando durante las próximas décadas.

México posee condiciones geográficas excepcionales para convertirse en una potencia marítima regional; sin embargo, ello requiere superar inercias históricas y desarrollar una visión estratégica acorde con los desafíos contemporáneos.

La redefinición del Poder Marítimo Nacional no debe limitarse a una actualización conceptual de la doctrina naval. Debe convertirse en una política de Estado orientada a fortalecer la soberanía, impulsar el crecimiento económico, proteger los recursos estratégicos y formar capital humano especializado.

En esta tarea, la Secretaría de Marina, el CESNAV, la academia, las instituciones civiles y la sociedad en su conjunto están llamados a participar en la construcción de una nueva conciencia marítima para México.

Mirar hacia el mar ya no constituye una opción estratégica. Constituye una necesidad nacional.

"La nación que desconoce el valor estratégico de sus mares limita voluntariamente su capacidad de desarrollo, seguridad y proyección futura. Para México, la consolidación de una visión marítima integral no constituye una aspiración sectorial, sino una necesidad de Estado." JGFR

**México necesita transitar de una cultura de defensa territorial a una  
Cultura de poder marítimo nacional.**

## Referencias

Booth, K. (1977). Navies and foreign policy. Holmes & Meier.

Centro de Estudios Superiores Navales. (2023). Doctrina naval y pensamiento estratégico marítimo. Secretaría de Marina.

Corbett, J. S. (1988). Some principles of maritime strategy. Naval Institute Press. (Obra original publicada en 1911).

Hoffman, F. G. (2007). Conflict in the 21st century: The rise of hybrid wars. Potomac Institute for Policy Studies.

Kennedy, P. (1987). The rise and fall of the great powers. Random House.

Kissinger, H. (2014). World order. Penguin Press.

Mahan, A. T. (1987). The influence of sea power upon history, 1660–1783. Dover Publications. (Obra original publicada en 1890).

Morgenthau, H. J. (2006). Politics among nations: The struggle for power and peace (7th ed.). McGraw-Hill.

Nye, J. S. (2011). The future of power. Public Affairs.

Secretaría de Marina. (2024). Programa Institucional de la Secretaría de Marina 2020–2024. Gobierno de México.

Till, G. (2018). Seapower: A guide for the twenty-first century (4th ed.). Routledge.

United Nations Conference on Trade and Development. (2024). Review of maritime transport 2024. United Nations.

# Del Poder Marítimo Nacional a la competencia estratégica global: La evolución del pensamiento marítimo mexicano ante las potencias marítimas del siglo XXI

*Por Jesús Gallegos Olvera<sup>4</sup>, Investigador del Ininvestam*

## RESUMEN

La transformación del entorno internacional durante las primeras décadas del siglo XXI ha reconfigurado profundamente la relevancia estratégica de los océanos. Lejos de constituir espacios periféricos destinados exclusivamente al comercio o al tránsito internacional, los mares se han convertido nuevamente en escenarios centrales de competencia geopolítica, rivalidad tecnológica, disputa por infraestructuras críticas y proyección del poder nacional. En este contexto, el presente artículo analiza la evolución conceptual del poder marítimo contemporáneo y examina la contribución del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) al desarrollo del pensamiento estratégico marítimo mexicano. A partir de una revisión de la producción académica institucional entre 2017 y 2025, se argumenta que México ha comenzado a construir una base intelectual propia en materia marítima, aunque persisten importantes vacíos relacionados con el análisis comparado de las principales potencias marítimas y la comprensión de las dinámicas globales de competencia oceánica. El estudio propone la necesidad de transitar desde una visión centrada en los componentes nacionales del poder marítimo hacia una perspectiva sistémica que permita comprender las transformaciones del sistema marítimo internacional y sus implicaciones para la Seguridad Nacional mexicana, con un horizonte 2050.

**Palabras clave:** Poder Marítimo, Seguridad Nacional, Geopolítica Marítima, Potencias Marítimas, CESNAV, México, Indo-Pacífico.

## ABSTRACT

The transformation of the international environment during the first decades of the twenty-first century has profoundly reconfigured the strategic relevance of the oceans. Far from being peripheral spaces devoted exclusively to trade and international transit, the seas have once again become central arenas of geopolitical competition, technological rivalry, disputes over critical infrastructure, and the projection of national

---

<sup>4</sup> Investigador en el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.

power. Within this context, this article analyzes the conceptual evolution of contemporary maritime power and examines the contribution of the Center for Advanced Naval Studies (CESNAV) to the development of Mexican maritime strategic thought.

Based on a review of the institution's academic production between 2017 and 2025, it is argued that Mexico has begun to build its own intellectual foundation in maritime affairs. Nevertheless, significant gaps remain regarding the comparative analysis of major maritime powers and the understanding of the global dynamics of oceanic competition. The study highlights the need to move beyond an approach centered primarily on the national components of maritime power toward a systemic perspective capable of explaining the transformations of the international maritime system and their implications for Mexican National Security. In doing so, the article proposes a strategic outlook toward 2050, emphasizing the role of maritime awareness, specialized research, and long-term strategic planning in transforming Mexico's maritime potential into a sustained source of national power.

**Keywords:** Maritime Power, National Security, Maritime Geopolitics, Maritime Powers, CESNAV, Mexico, Indo-Pacific.

## I. INTRODUCCIÓN

Durante buena parte del siglo XX, la globalización generó la percepción de que la relevancia geopolítica de los océanos disminuía progresivamente frente a otros espacios de interacción internacional. Sin embargo, los acontecimientos recientes demuestran exactamente lo contrario. Las disputas en el Mar del Sur de China, la creciente competencia por el Ártico, la crisis de seguridad en el Mar Rojo, la expansión de la Ruta Marítima de la Seda impulsada por China y la militarización creciente del Indo-Pacífico evidencian que la competencia estratégica mundial ha regresado al mar.

Lo anterior no constituye un fenómeno coyuntural ni una simple acumulación de conflictos regionales. Representa una transformación estructural del sistema internacional. Como sostienen Eriksson y Boonstra (2025), el orden marítimo construido bajo la hegemonía británica y posteriormente estadounidense está evolucionando hacia una configuración caracterizada por mares crecientemente disputados y por una competencia estratégica de naturaleza multipolar.

En consecuencia, la pregunta fundamental para los estudios estratégicos ya no consiste únicamente en identificar quién controla el mar, sino quién posee la capacidad de comprenderlo, anticipar sus transformaciones y convertir dicho conocimiento en poder nacional. Esta transición conceptual constituye uno de los principales desafíos

para las comunidades académicas, militares y gubernamentales interesadas en la seguridad y la defensa durante el siglo XXI.

La literatura clásica sobre estrategia marítima ofrece herramientas fundamentales para comprender las transformaciones actuales del poder marítimo. Alfred Thayer Mahan estableció uno de los principios más influyentes de la geopolítica marítima moderna al sostener que el poder marítimo constituye uno de los principales instrumentos de proyección del poder nacional (Mahan, 1890). Desde esta perspectiva, la prosperidad económica, la influencia internacional y la capacidad estratégica de los Estados dependen en gran medida de su relación con el mar.

Por su parte, Julian Corbett introdujo una visión más compleja del fenómeno marítimo al argumentar que la estrategia marítima debe entenderse como una extensión de los objetivos políticos del Estado (Corbett, 1911). El control del mar no constituye un fin en sí mismo, se trata de un instrumento para alcanzar objetivos políticos, económicos y estratégicos definidos por el interés nacional.

Las transformaciones contemporáneas han ampliado significativamente estos enfoques. Geoffrey Till sostiene que las potencias marítimas contemporáneas operan mediante sistemas integrados de capacidades navales, económicas, tecnológicas y cognitivas (Till, 2018). En consecuencia, el poder marítimo ya no puede medirse exclusivamente por el tamaño de una flota o por la cantidad de unidades navales disponibles, debe evaluarse por la capacidad de articular ecosistemas complejos de infraestructura, innovación, logística, inteligencia y gobernanza marítima.

Desde una perspectiva complementaria, Rodríguez Ruiz y Uribe-Cáceres argumentan que el poder marítimo representa una manifestación de las relaciones de poder internacionales y un instrumento geopolítico para la proyección de intereses estatales (Rodríguez Ruiz & Uribe-Cáceres, s.f.). Esta interpretación resulta especialmente útil para comprender la creciente centralidad de los océanos en la competencia estratégica global. Finalmente, la competencia marítima contemporánea ya no gira exclusivamente en torno al control territorial de los océanos. Las potencias buscan controlar flujos comerciales, energéticos, tecnológicos y financieros que circulan a través de los espacios marítimos.

## **II. EL RETORNO DEL MAR COMO EPICENTRO DE LA COMPETENCIA INTERNACIONAL PARA LAS POTENCIAS MARÍTIMAS DEL SIGLO XXI.**

La economía marítima contemporánea incorpora infraestructuras críticas cuya protección constituye una prioridad de seguridad nacional (International Institute for Strategic Studies [IISS], 2025). Puertos, corredores logísticos, plataformas energéticas

*offshore*, terminales marítimas y cables submarinos se han convertido en activos estratégicos indispensables para el funcionamiento de la economía global. En este sentido, las potencias marítimas actuales ya no compiten exclusivamente por el control físico de los océanos. Compiten por rutas comerciales, cadenas logísticas, corredores energéticos, infraestructura digital y sistemas de información que atraviesan los mares. La relevancia de estos activos explica por qué las disputas marítimas actuales abarcan dimensiones militares, económicas, tecnológicas y cognitivas. La consecuencia estratégica es evidente: las confrontaciones marítimas del siglo XXI ya no se desarrollan únicamente sobre la superficie de los océanos. También ocurren en el subsuelo marino, en el ciberespacio, en los sistemas digitales que controlan la logística global, en los mercados energéticos y en la infraestructura de comunicaciones que sostiene la economía global.

Uno de los principales errores analíticos consiste en continuar evaluando el poder marítimo exclusivamente a partir del tamaño de las armadas nacionales. Las potencias marítimas contemporáneas operan como sistemas complejos que integran simultáneamente capacidades navales, infraestructura portuaria, marina mercante, industria marítima, ciencia oceánica, innovación tecnológica, inteligencia estratégica, energía *offshore* y gobernanza marítima. Desde esta perspectiva, el poder marítimo constituye una manifestación integral del poder nacional y no únicamente una expresión militar.

Estados Unidos, China, Rusia e India representan modelos distintos de construcción del poder marítimo contemporáneo. Estados Unidos continúa sustentando su liderazgo en una combinación de poder naval, infraestructura logística global y capacidad de proyección estratégica. China, por su parte, articula una estrategia que combina expansión comercial, inversión portuaria, desarrollo tecnológico y modernización naval. Mientras Rusia proyecta crecientemente sus intereses hacia el Ártico y los espacios marítimos euroasiáticos. India busca consolidar gradualmente su influencia en el Océano Índico mediante una combinación de diplomacia marítima, seguridad cooperativa y fortalecimiento naval. Con su visión SAGAR (*Security and Growth for All in the Region*), India busca consolidar el Océano Índico como espacio prioritario para la seguridad y el desarrollo regional

Lo que distingue a estas potencias no es únicamente la magnitud de sus armadas. Siguiendo la interpretación de Till (2018), su principal fortaleza radica en la capacidad para integrar múltiples dimensiones del poder nacional dentro de una visión marítima de largo plazo. Así, la competencia estratégica contemporánea está produciendo una transición desde un orden marítimo predominantemente unipolar hacia una configuración de multipolaridad marítima, donde diversos actores compiten

simultáneamente por la influencia sobre espacios oceánicos cada vez más relevantes para la economía mundial

**Tabla 1. Comparación estratégica de las principales potencias marítimas del siglo XXI.**

| <b>País Variable</b>                           | <b>Estados Unidos</b>                                                      | <b>China</b>                                                                   | <b>India</b>                                                        | <b>Rusia</b>                                                                             |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Objetivo principal</b>                      | Preservar liderazgo global                                                 | Expandir influencia global                                                     | Consolidar liderazgo regional                                       | Proyectar influencia euroasiática y asegurar el Ártico                                   |
| <b>Instrumento dominante</b>                   | Poder naval global y red de alianzas                                       | Integración económica-marítima y expansión logística                           | Diplomacia marítima y seguridad regional                            | Poder naval estratégico, recursos energéticos y control de rutas árticas                 |
| <b>Espacio prioritario</b>                     | Global                                                                     | Indo-Pacífico y Eurasia                                                        | Océano Índico                                                       | Ártico, Atlántico Norte, Mar Negro y espacios marítimos euroasiáticos                    |
| <b>Modelo de poder</b>                         | Hegemónico                                                                 | Expansivo                                                                      | Regional emergente                                                  | Potencia revisionista euroasiática                                                       |
| <b>Desafío principal</b>                       | Mantener superioridad frente a competidores emergentes                     | Evitar contención estratégica por parte de EE.UU. y aliados                    | Incrementar capacidades navales y logísticas                        | Sostener presencia global bajo restricciones económicas y geopolíticas                   |
| <b>Infraestructura estratégica prioritaria</b> | Bases navales globales, portaaviones, redes logísticas y cables submarinos | Puertos de la Ruta Marítima de la Seda, corredores logísticos y puertos duales | Corredores marítimos del Océano Índico y puertos regionales         | Ruta Marítima del Norte, puertos árticos, terminales energéticas y rompehielos nucleares |
| <b>Dimensión geopolítica dominante</b>         | Protección del orden marítimo internacional liderado por Occidente         | Reconfiguración del equilibrio marítimo global                                 | Estabilidad regional y acceso seguro a mercados energéticos         | Control de recursos estratégicos y proyección geopolítica desde el Ártico                |
| <b>Proyección hacia 2050</b>                   | Mantener capacidad de liderazgo oceánico multidominio                      | Convertirse en la principal potencia marítima integrada del Indo-Pacífico      | Consolidarse como actor indispensable del sistema marítimo asiático | Transformar el Ártico en eje estratégico de poder energético, comercial y militar        |

En conjunto, estos cuatro modelos muestran que las potencias marítimas contemporáneas no persiguen necesariamente los mismos objetivos ni emplean los mismos instrumentos. Sin embargo, todas comparten una característica fundamental: han comprendido que el poder marítimo ya no depende exclusivamente de la

capacidad naval, sino de la integración de conocimiento estratégico, infraestructura crítica, tecnología, gobernanza y visión geopolítica de largo plazo. Esta es precisamente la principal lección que México puede extraer para la construcción de su propio Poder Marítimo Nacional hacia 2050.

### **III. LA CONTRIBUCIÓN DEL CESNAV AL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO MARÍTIMO MEXICANO**

Uno de los hallazgos más relevantes derivados de la revisión de las investigaciones desarrolladas en el Centro de Estudios Superiores Navales es la identificación de una evolución intelectual consistente con las transformaciones observadas en el entorno internacional. La producción académica del CESNAV evidencia una evolución desde enfoques operativos e institucionales hacia perspectivas estratégicas e integrales del Poder Marítimo Nacional (CESNAV, 2017–2025).<sup>5</sup>

El periodo revisado permite observar que la investigación desarrollada en el CESNAV evolucionó paralelamente a la consolidación de la SEMAR como Autoridad Marítima Nacional. En términos estratégicos, el periodo también coincide con el retorno de la competencia geopolítica en los océanos, el fortalecimiento del concepto de Indo-Pacífico, la creciente relevancia de los corredores marítimos globales, la protección de infraestructuras críticas y la expansión de nuevas formas de competencia asociadas a la conectividad marítima. Por ello, el estudio de la producción académica del CESNAV entre 2017 y 2025 permite identificar tanto la evolución del pensamiento marítimo mexicano, como la capacidad de adaptación intelectual de la institución frente a las transformaciones más relevantes del entorno marítimo internacional contemporáneo.

Los hallazgos permiten distinguir tres grandes etapas:

- Primera etapa: centrada en la comprensión del Poder Marítimo Nacional y su relación con la Seguridad Nacional.
- Segunda etapa: orientada hacia la Autoridad Marítima, la Seguridad Marítima y el Poder Naval como instrumentos de fortalecimiento institucional.

---

<sup>5</sup> El periodo 2017–2025 resulta particularmente relevante para el análisis de la producción académica del CESNAV debido a que coincide con una transformación institucional significativa en la gobernanza marítima mexicana. A partir de la publicación del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de diciembre de 2016 y vigente desde 2017, la Secretaría de Marina asumió formalmente las funciones de Autoridad Marítima Nacional, concentrando atribuciones previamente dispersas en diversas dependencias federales. Este cambio modificó sustancialmente la arquitectura institucional marítima del Estado mexicano y generó nuevas necesidades de reflexión doctrinal, estratégica y académica.

- Tercera etapa: caracterizada por la incorporación de temas asociados a infraestructura crítica, cultura marítima, logística, corredores interoceánicos y cables submarinos.

Lo verdaderamente significativo es que esta evolución reproduce casi exactamente las transformaciones observadas en las principales potencias marítimas contemporáneas. El CESNAV ha contribuido a sentar las bases de una escuela mexicana de pensamiento estratégico marítimo, porque refleja una transición desde una comprensión sectorial del fenómeno marítimo hacia una visión sistémica e integral.

Pese a los avances observados, el diagnóstico revela una limitación importante. Más del ochenta por ciento de las investigaciones identificadas se concentran en capacidades nacionales, instituciones mexicanas, autoridad marítima y seguridad nacional. En contraste, existe una limitada atención al análisis comparado de Estados Unidos, China, India, Japón, Reino Unido, Francia y Rusia como potencias marítimas contemporáneas. Asimismo, son escasos los estudios dedicados a la competencia naval en el Indo-Pacífico, los equilibrios oceánicos globales y las estrategias marítimas comparadas.

Este vacío resulta particularmente relevante porque el futuro estratégico de México depende cada vez más de dinámicas marítimas globales que trascienden sus fronteras nacionales. La comprensión de los mares mexicanos exige comprender simultáneamente el sistema marítimo internacional dentro del cual estos operan.

México posee condiciones geográficas excepcionales para consolidar una estrategia marítima de largo plazo. Su ubicación entre dos océanos, su extensa línea de costa, sus puertos estratégicos y su proximidad a América del Norte y al Indo-Pacífico le otorgan ventajas potenciales considerables. No obstante, la experiencia internacional demuestra que la geografía por sí sola no genera poder. Las ventajas geográficas deben ser acompañadas por visión estratégica, instituciones sólidas y capacidades de anticipación.

La experiencia histórica demuestra que las ventajas geográficas únicamente se convierten en ventajas estratégicas cuando son acompañadas por visión política, instituciones eficaces y pensamiento estratégico de largo plazo.

En este sentido, la Política Marítima Nacional reconoce la importancia estratégica de los mares para el desarrollo, la seguridad y la prosperidad de México (Secretaría de Marina, 2024). En consecuencia, el desafío nacional no consiste únicamente en administrar espacios marítimos. Consiste en construir conciencia marítima, cultura marítima, investigación especializada, prospectiva estratégica y

políticas públicas capaces de transformar el potencial marítimo en poder nacional efectivo.

#### IV. MÉXICO 2050: ESCENARIOS PROSPECTIVOS PARA UNA POTENCIA MARÍTIMA EN CONSTRUCCIÓN

La ubicación geográfica de México constituye uno de los activos estratégicos más importantes de su estructura de poder nacional. La convergencia de dos océanos, más de once mil kilómetros de litoral, una posición privilegiada dentro de América del Norte, la proximidad con las principales rutas comerciales del Pacífico y la posibilidad de convertirse en un nodo de conectividad entre el Atlántico y el Indo-Pacífico ofrecen condiciones excepcionales para el desarrollo de una estrategia marítima de largo plazo.

El futuro marítimo de México hacia 2050 puede analizarse mediante tres escenarios prospectivos que permiten identificar posibles trayectorias de evolución del Poder Marítimo Nacional.

**Tabla 2. Escenarios prospectivos del Poder Marítimo Mexicano hacia 2050**

| Escenario                   | Características principales                                                                                                                                                                                       | Resultado estratégico                                                                                                                                        |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Tendencial</b>           | Continuidad de las políticas actuales. Fortalecimiento gradual de puertos, Corredor Interoceánico, seguridad marítima y capacidades institucionales. Persisten limitaciones de coordinación estratégica nacional. | Crecimiento moderado de capacidades marítimas sin transformación estructural del poder marítimo nacional.                                                    |
| <b>Estratégico deseable</b> | Consolidación de una Conciencia Marítima Nacional. Integración de investigación, innovación, cultura marítima, infraestructura crítica, prospectiva y formación especializada.                                    | Transformación de ventajas geográficas en ventajas estratégicas permanentes. México emerge como actor relevante de conectividad hemisférica e Indo-Pacífica. |
| <b>Crítico</b>              | Persistencia de una visión administrativa y sectorial de los mares. Escasa adaptación a las transformaciones internacionales. Incremento de dependencias externas.                                                | Pérdida relativa de relevancia estratégica y aumento de vulnerabilidades frente a actores externos y dinámicas globales.                                     |

El escenario más probable supone la continuidad de las tendencias actualmente observables. México mantiene avances graduales en materia de infraestructura portuaria, fortalecimiento de la Autoridad Marítima Nacional, desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y consolidación de capacidades de seguridad marítima.

La Política Marítima Nacional continúa proporcionando orientación institucional y se desarrollan mejoras incrementales en conectividad logística, protección portuaria y vigilancia marítima. No obstante, estos esfuerzos permanecen relativamente fragmentados y carecen de una integración plena dentro de una estrategia nacional marítima de largo plazo.

En este escenario, el país incrementa sus capacidades operativas y administrativas, pero no logra convertirlas en una ventaja estratégica sistémica. La dimensión marítima continúa siendo percibida principalmente como un asunto sectorial vinculado con transporte, comercio o seguridad portuaria, sin consolidarse como uno de los ejes articuladores del poder nacional.

El escenario deseable supone un cambio cualitativo en la manera en que México comprende y utiliza sus espacios marítimos. La principal transformación consiste en la consolidación de una auténtica Conciencia Marítima Nacional que permita integrar la dimensión marítima dentro de la estrategia de desarrollo, seguridad y proyección internacional del Estado.

En este contexto se fortalecen simultáneamente la investigación marítima, la cultura oceánica, la formación de especialistas, la protección de infraestructuras críticas, la inteligencia marítima, la innovación tecnológica y los ejercicios de prospectiva estratégica. El país deja de percibir sus mares únicamente como espacios de administración y comienza a entenderlos como plataformas para la generación de poder nacional. México se consolida como nodo logístico hemisférico, fortalece sus vínculos con el Indo-Pacífico, incrementa su presencia en mecanismos de gobernanza marítima internacional y desarrolla capacidades propias para proteger corredores logísticos, infraestructura energética, puertos estratégicos y sistemas de conectividad digital. Bajo este escenario, México transforma sus ventajas geográficas en ventajas estratégicas permanentes y fortalece significativamente su posición dentro del sistema internacional.

El escenario crítico representa la posibilidad de que México mantenga una visión predominantemente administrativa de sus espacios marítimos mientras las transformaciones internacionales avanzan con creciente velocidad. La competencia entre potencias se intensifica, las cadenas de suministro se reconfiguran, la disputa por infraestructuras críticas aumenta y la conectividad marítima adquiere una importancia cada vez mayor. Sin embargo, el país responde de manera reactiva y fragmentada.

La ausencia de una estrategia marítima integral genera una creciente dependencia tecnológica, logística y energética respecto de actores externos. Los puertos evolucionan lentamente, la investigación marítima permanece limitada y la

inserción en los nuevos espacios de competencia global resulta insuficiente. La consecuencia principal sería una pérdida relativa de relevancia estratégica en un momento histórico caracterizado precisamente por el retorno de los océanos como espacios centrales de la competencia internacional.

En términos estratégicos, la cuestión central hacia 2050 no será si México posee recursos marítimos suficientes, se trata de establecer si logra desarrollar las capacidades intelectuales, institucionales y tecnológicas necesarias para comprender el nuevo entorno marítimo global. En última instancia, las grandes potencias marítimas del siglo XXI no se distinguen únicamente por la magnitud de sus flotas, lo hacen por su capacidad para transformar conocimiento estratégico sobre el mar en poder nacional. La verdadera decisión para México consiste en determinar si aspira únicamente a administrar sus mares o a comprenderlos estratégicamente para convertirlos en una fuente permanente de desarrollo, seguridad y proyección internacional.

## **CONCLUSIONES**

La reconfiguración del sistema internacional durante las primeras décadas del siglo XXI ha devuelto a los océanos una centralidad estratégica que muchos consideraban superada tras el fin de la Guerra Fría. Sin embargo, el retorno del mar a la agenda geopolítica mundial no implica una simple reedición de las rivalidades navales clásicas. Lo que está en juego actualmente es el control de los flujos que sostienen la globalización: comercio, energía, información, tecnología, logística e infraestructura crítica. En consecuencia, el poder marítimo contemporáneo debe entenderse menos como una capacidad de dominio espacial y más como una capacidad de articulación sistémica.

Las principales potencias marítimas han comprendido esta transformación. Estados Unidos, China, India y Rusia desarrollan estrategias diferenciadas, pero comparten un elemento común: la convicción de que la influencia internacional dependerá crecientemente de la capacidad para integrar conocimiento estratégico, innovación tecnológica, gobernanza marítima, infraestructura crítica y poder naval dentro de proyectos nacionales de largo plazo. El mar ha dejado de ser únicamente un espacio de navegación para convertirse en una plataforma de acumulación de poder.

Desde esta perspectiva, la evolución observada en la producción académica del CESNAV adquiere una relevancia que trasciende el ámbito estrictamente institucional. La transición desde estudios centrados en el Poder Naval y la Seguridad Marítima hacia enfoques que incorporan infraestructura crítica, cultura marítima, logística, conectividad y gobernanza oceánica refleja un proceso más profundo: la progresiva

ampliación de la comprensión estratégica del fenómeno marítimo en México. Esta evolución constituye uno de los primeros indicios de la formación de una comunidad epistemológica capaz de generar conocimiento propio sobre los asuntos marítimos nacionales.

No obstante, el principal desafío intelectual de las próximas décadas no será únicamente profundizar el conocimiento sobre los componentes nacionales del Poder Marítimo. La verdadera tarea consistirá en comprender las dinámicas globales dentro de las cuales dichos componentes adquieren significado estratégico. Ello exige fortalecer el análisis comparado de las grandes potencias marítimas, desarrollar capacidades prospectivas orientadas al horizonte 2050 y construir marcos interpretativos capaces de explicar la interacción entre geopolítica, tecnología, economía marítima y seguridad nacional.

En última instancia, la discusión sobre el futuro marítimo de México no gira en torno a la existencia de recursos, litorales o espacios oceánicos. La cuestión fundamental es de naturaleza cognitiva y estratégica: si el país será capaz de transformar sus ventajas geográficas en ventajas estratégicas permanentes mediante la formación de cuadros especializados, la consolidación de una conciencia marítima nacional y la construcción de una Escuela Mexicana de Pensamiento Estratégico Marítimo.

Las grandes potencias del siglo XXI no compiten únicamente por controlar mares, puertos o rutas; compiten por comprender mejor que sus competidores las transformaciones del sistema marítimo internacional. Bajo esa lógica, la pregunta decisiva para México hacia 2050 no está en la medición de mar que posee, se ubica en interrogar sobre la capacidad que tiene para comprenderlo y convertir ese conocimiento en una fuente sostenible de poder nacional.

## Referencias

- Buzan, B., & Wæver, O. (2003). *Regions and powers: The structure of international security*. Cambridge University Press.
- Centro de Estudios Superiores Navales. (2025). *Acervo de tesis de posgrado sobre poder marítimo, seguridad marítima y seguridad nacional*. Secretaría de Marina-Armada de México.
- Corbett, J. S. (1911). *Some principles of maritime strategy*. Longmans, Green and Co.
- Eriksson, J., & Boonstra, J. (2025). *Toward contested seas? Maritime competition and the transformation of the international order*. Swedish Institute of International Affairs.

- Gray, C. S. (1999). *Modern strategy*. Oxford University Press.
- Holmes, J. R., & Yoshihara, T. (2008). *Chinese naval strategy in the 21st century*. Routledge.
- International Institute for Strategic Studies. (2025). *The maritime economy and 21st century confrontation*. Routledge.
- Kaplan, R. D. (2010). *Monsoon: The Indian Ocean and the future of American power*. Random House.
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Little, Brown and Company.
- Nye, J. S. (2011). *The future of power*. PublicAffairs.
- Rodríguez Ruiz, J., & Uribe-Cáceres, S. (s.f.). *El poder marítimo y las relaciones de poder en el siglo XXI*. Instituto de Estudios Estratégicos Marítimos.
- Secretaría de Marina. (2024). *Política Nacional Marítima*. Gobierno de México.
- Spykman, N. J. (1944). *The geography of the peace*. Harcourt, Brace and Company.
- Till, G. (2018). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (4th ed.). Routledge.

# EL PODER NAVAL DE MÉXICO Y SU SEGURIDAD NACIONAL

# El Poder Naval de México y la seguridad nacional: Una aproximación conceptual y estratégica

Por: Dr. Emilio Vizarratea Rosales, Investigador del Ininvestam

## RESUMEN

El presente ensayo analiza los conceptos centrales expuestos en el conversatorio "El Poder Naval de México y su Seguridad Nacional", del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) e Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM) el 4 de junio de 2026. Se examinan la relación entre el Poder Nacional y el Poder Marítimo, los Intereses Marítimos Nacionales, la propuesta estratégica del Alto Mando de la Secretaría de Marina, la conceptualización de la seguridad nacional y sus antagonismos, así como la tesis relacional entre seguridad y desarrollo. El ensayo concluye que el fortalecimiento del Poder Naval mexicano es condición indispensable para el desarrollo nacional sostenible en el siglo XXI.

**Palabras clave:** poder marítimo, seguridad nacional, poder naval, intereses marítimos nacionales, desarrollo nacional, Marina de México.

## I. INTRODUCCIÓN

Este artículo representa un análisis sistemático de la relación entre el poder naval y la seguridad nacional de México, expuesto en el marco del Seminario sobre la relevancia del Poder Marítimo Nacional en el siglo XXI. Dicha reflexión parte del reconocimiento de que México es un Estado con vocación marítima, al poseer litorales en el Pacífico y el Atlántico, así como una extensa Zona Económica Exclusiva. No obstante, esta condición geográfica privilegiada, no siempre se ha traducido en una conciencia marítima consolidada, ni en políticas públicas coherentes que articulen al mar con el desarrollo nacional.

En este ensayo abordamos tres ejes temáticos: primero, la estructura conceptual del Poder Nacional y su interrelación con el Poder Marítimo; segundo, la propuesta estratégica del Alto Mando de la Secretaría de Marina en torno a la Marina Permanente; y tercero, la conceptualización de la seguridad nacional y la tesis relacional entre seguridad y desarrollo. A través de este recorrido, se busca demostrar que una Estrategia Marítima Nacional robusta es un imperativo para la seguridad y el desarrollo de México.

## II. EL PODER NACIONAL Y SU INTERRELACIÓN CON EL PODER MARÍTIMO

El punto de partida conceptual del análisis consiste en comprender la arquitectura del Poder Nacional. El Poder Nacional se integra por cuatro campos fundamentales: el político, el psicosocial, el económico y el militar. Dentro del campo militar, a su vez, se distinguen el Poder Terrestre, el Poder Aeroespacial y el Poder Naval. Este último constituye el punto de articulación entre el Poder Nacional y el Poder Marítimo.

El Poder Marítimo, por su parte, abarca el conjunto de capacidades que el Estado despliega en el ámbito marino y que se expresan a través de los Intereses Marítimos Nacionales (IMN): (1) seguridad marítima, (2) sistema portuario nacional, (3) protección marítima y portuaria, (4) cultura marítima, (5) industria naval, (6) recursos naturales marinos, (7) comercio marítimo, (8) marina mercante, (9) medio ambiente marino, y (10) turismo náutico. Cada uno de estos intereses posee elementos distintivos y dimensiones específicas que revelan que el mar no es únicamente un espacio de defensa, sino también un ámbito de desarrollo económico, cultural, ambiental y diplomático.

La interrelación entre ambos poderes —el Nacional y el Marítimo— se materializa en el Poder Naval, que opera simultáneamente como instrumento de la política de defensa y como palanca del desarrollo marítimo nacional. Esta doble naturaleza confiere al Poder Naval un papel estratégico singular: es, a la vez, garante de la soberanía y promotor del bienestar nacional. La comprensión de esta dualidad es esencial para diseñar políticas públicas que maximicen el potencial marítimo del país (Vizarrete; & Vázquez 2026).



### III. LA PROPUESTA ESTRATÉGICA: HACIA UNA MARINA PERMANENTE

La propuesta del Alto Mando de la Secretaría de Marina, articulada en las nuevas funciones mediante la metáfora hexagonal de la Marina Permanente, constituye uno de los aportes más significativos presentados en el conversatorio. Dicha propuesta establece que la Marina debe ejercer simultáneamente seis roles: Estado Ribereño, Estado Rector de Puerto, Acciones Diplomáticas, Defensa del País, Apoyo a la Población y Estado de Bandera.

Figura 2.



Esta visión hexagonal supera la conceptualización tradicional de la marina de guerra como una institución orientada exclusivamente a la defensa militar. En su lugar, postula una institución multidimensional que articula capacidades navales con funciones civiles, diplomáticas y de desarrollo. Así, la Autoridad Marítima Nacional, el Desarrollo Marítimo y la Política Nacional Marítima se convierten en vectores estratégicos que, junto con la Defensa y Seguridad y la Cooperación Internacional, conforman la estructura operacional del Poder Marítimo nacional.

En este marco, el Sistema Marítimo Nacional (SMN) cobra especial relevancia. El SMN se concibe como el conjunto de actores, procesos e instrumentos que promueven la protección, la seguridad, el desarrollo y la sustentabilidad de los Intereses Marítimos Nacionales, con el objetivo final de impulsar el desarrollo marítimo y nacional. Esta visión sistémica implica que la seguridad marítima no puede ser gestionada por una sola institución, sino que requiere la coordinación interinstitucional de múltiples actores gubernamentales, privados y de la sociedad civil. De aquí la configuración de una Política Nacional Marítima como Política de Estado.

Cabe subrayar que la formación del capital humano constituye un pilar fundamental de esta propuesta. La Universidad Nabal (UNINAV), el CESNAV y el ININVESTAM tienen la misión de educar, investigar y difundir el conocimiento estratégico naval, garantizando que la conciencia marítima se materialice en cada acción institucional. Es la materialización de los valores de honor, deber, lealtad y patriotismo, que orientan cotidianamente el quehacer de la institución naval.

#### **IV. LA SEGURIDAD NACIONAL: CONCEPTUALIZACIÓN Y ANTAGONISMOS**

Desde una perspectiva conceptual, Vizarrete (2013) define la seguridad nacional como "la condición de un Estado que, estratégicamente y armónicamente, articula y desarrolla sus elementos fundamentales, de acuerdo con el equilibrio de sus fines y medios, para sustentar la permanencia de su poder nacional soberano, en relación con su interés y objetivos nacionales". Esta definición destaca cuatro elementos clave: articulación estratégica, equilibrio de fines y medios, permanencia del poder soberano y orientación hacia los intereses nacionales.

En cuanto a los antagonismos, el *Glosario de términos de Seguridad Nacional* (2022) los define como todo tipo de obstáculo o interferencia que impide o limita la consecución de las aspiraciones, intereses y objetivos nacionales. Estos se clasifican en tres categorías: riesgos, amenazas y agresiones (o crisis). Los riesgos son condiciones internas o externas cuya evolución podría afectar el desarrollo nacional, mientras que las amenazas implican una voluntad hostil y deliberada. A su vez, las amenazas pueden ser tradicionales —patrocinadas por el poder de otro Estado— o emergentes, generadas por agentes no estatales y caracterizadas por su temporalidad coyuntural y su capacidad para afectar múltiples campos del poder.

El panorama contemporáneo de riesgos y amenazas para la seguridad marítima mexicana incluye antagonismo como, el narcotráfico, migración ilegal, el tráfico de personas, armas, la piratería, el terrorismo, la pesca ilegal, y, cada vez más, los originados en el ciberespacio como los riesgos cibernéticos, amenazas marítimas, las pandemias el cambio climático, y los originados por los conflictos internacionales en la lucha por la hegemonía, Rusia-Ucrania e Israel-Hamas, los desastres naturales, presiones y disuasión de EE.UU sobre México. La reconceptualización histórica propuesta, muestra cómo la noción de seguridad nacional ha evolucionado desde los imperios territoriales de la antigüedad hasta nuevos escenarios contemporáneos.

#### **V. LA TESIS RELACIONAL: SEGURIDAD Y DESARROLLO**

Uno de los aportes más sugerentes del análisis es la formulación de la tesis relacional entre la seguridad y el desarrollo. Esta tesis se articula en cinco

proposiciones: (1) sin seguridad no hay desarrollo; (2) a mayor seguridad, mayor desarrollo; (3) a menor seguridad, menor desarrollo; (4) a mayor desarrollo, menor inseguridad; y (5) a menor desarrollo, mayor inseguridad. Estas proposiciones establecen una relación de retroalimentación positiva entre ambas variables: la seguridad potencia el desarrollo, y el desarrollo consolida la seguridad.

Esta tesis tiene implicaciones directas para la política marítima de México. Si los litorales, rutas marítimas, puertos y zonas costeras presentan condiciones de inseguridad —ya sea por la presencia del crimen organizado, deficiencias en la infraestructura y la gestión portuaria o la ausencia de control territorial y de gobernanza eficiente—, entonces el potencial de desarrollo económico de esas regiones se ve severamente limitado. A la inversa, las inversiones en desarrollo portuario, industria naval y comercio marítimo generan condiciones estructurales que contribuyen a reducir la vulnerabilidad del territorio, de las infraestructuras críticas y de las comunidades costeras frente a diversas amenazas. El desarrollo marítimo cumplirá con los estándares internacionales.

Esta perspectiva coincide con los planteamientos de Morgenthau (1948) sobre el poder nacional como variable central de las relaciones internacionales y con los de Thiago Cintra (1991) sobre la interrelación entre la seguridad nacional, el poder nacional y el desarrollo. Desde esta óptica, la Estrategia Marítima Nacional no puede limitarse a aspectos militares; debe incorporar dimensiones económicas, sociales, ambientales y diplomáticas en una visión integrada de desarrollo, seguridad y defensa efectiva.

## **VI. CONCLUSIONES**

La reflexión ofrece un marco analítico riguroso y pertinente para comprender los desafíos y las oportunidades que enfrenta México en el ámbito marítimo. Sus aportaciones pueden sintetizarse en cuatro conclusiones fundamentales.

En primer lugar, el Poder Naval no es un fin en sí mismo, sino un instrumento orientado a garantizar la soberanía, el desarrollo y el bienestar de la nación. Su fortalecimiento debe inscribirse en una estrategia nacional que articule de manera coherente los campos político, económico, social y militar.

En segundo lugar, la propuesta de la Marina Permanente representa un modelo institucional avanzado que supera la visión restrictiva de la marina de guerra para abrazar una concepción multidimensional, capaz de responder a las demandas de seguridad, desarrollo y diplomacia del México contemporáneo.

En tercer lugar, la reconceptualización de la seguridad nacional en México ha seguido una trayectoria histórica que refleja la creciente complejidad del entorno estratégico.

Las amenazas emergentes —especialmente las de naturaleza cibernética, ambiental y sanitaria, así como las que surgen de las presiones internacionales— exigen marcos conceptuales y capacidades institucionales que trasciendan las aproximaciones convencionales.

En cuarto lugar, la tesis relacional entre seguridad y desarrollo constituye el núcleo normativo de la estrategia marítima propuesta: invertir en seguridad marítima es invertir en desarrollo nacional, y viceversa. Esta ecuación debería orientar la voluntad política, las decisiones presupuestales, legislativas y de política pública en el ámbito marítimo a largo plazo en México.

En suma, el fortalecimiento del Poder Naval mexicano y la consolidación de una Estrategia Marítima Nacional integral son condiciones indispensables para que México aproveche plenamente su potencial marítimo y garantice su seguridad y desarrollo en el siglo XXI.

## **Referencias**

Glosario de términos de Seguridad Nacional. (2022). Gobierno de México.

Morgenthau, H. J. (1948). Política entre las naciones: La lucha por el poder y la paz. GEL.

Thiago Cintra, J. (1991). Seguridad nacional, poder nacional y desarrollo. s.p.i.

Vargas, R. (2020). El desarrollo marítimo de México. SEMAR.

Vázquez Reyes, N., & Vizarratea Rosales, E. (2025). La política nacional marítima: Una política de Estado. ININVESTAM. [https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/docs\\_informativos/articulo\\_la-Politica-Nacional-Maritima.pdf](https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/docs_informativos/articulo_la-Politica-Nacional-Maritima.pdf)

Vizarratea, E. (2013). Poder y seguridad nacional. CESNAV.

Vizarratea, E. (2020). Repensar México: Introducción a la seguridad y defensa nacionales. SEMAR-CESNAV.

Vizarratea, E. (2024). Las seguridades nacionales, sus futuros y escenarios. Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, 45(3), 67–146.

Vizarratea, E. (2026). Conversatorio: El Poder Naval de México y su Seguridad Nacional [Presentación de diapositivas]. Seminario La relevancia del Poder Marítimo Nacional en el siglo XXI. CESNAV-ININVESTAM.

Vizarratea, E. (2026). Tópicos del desarrollo y la seguridad nacionales: Significantes del pensamiento crítico, estratégico y complejo. ININVESTAM–CESNAV–UNINAV–SEMAR.

