



DA 02/25
14/01/2025

Maestra
Leidy Laura Flores Mujica¹

“Análisis Geopolítico de los puertos: bases para una política nacional”

RESUMEN

El objetivo de este artículo fue dar cuenta de cómo el estudio de los puertos ha retornado a ser de gran interés en el área de conocimiento de la Geopolítica, no solo bajo los postulados que distinguen el trabajo de Alfred Mahan, sino de otro autor mucho más contemporáneo como Olaf Merk, quien propone cuál es la actual reconfiguración de los puertos como activos geopolíticos en el marco de la actuación de los Estados a través del establecimiento de políticas nacionales, siendo ello referente para el caso del Estado Mexicano.

Palabras clave: Activos geopolíticos, política pública, política nacional, puertos, geopolítica, Alfred Mahan.

ABSTRACT

The aim of this article was to illustrate how the study of ports has resurged as a topic of significant interest within the realm of Geopolitics. This resurgence is attributed not only to the principles delineated by Alfred Mahan's work, but also to the insights of a more contemporary author such as Merk, who outlines the current reconfiguration of ports as geopolitical assets within the context of state actions. This reconfiguration occurs through the establishment of national policies, making it particularly relevant to the case of the Mexican State.

Keywords: Geopolitical assets, public policy, national policy, ports, geopolitics, Alfred Mahan.

INTRODUCCIÓN

El Sistema Portuario Mexicano requiere ser analizado desde la Geopolítica para promover la elaboración de políticas públicas en las que los puertos se consideren activos geopolíticos que logren ser el instrumento a

¹ Fundadora de SAMAPACI, Consultoría en Metodología de la Investigación y Geopolítica. Doctorante en Ciencias Políticas y Sociales por la Fes Acatlán-UNAM. Maestra en Ciencias en Metodología de la Ciencia por el Instituto Politécnico Nacional (2015), Licenciada en Relaciones Internacionales por la Universidad Nacional Autónoma de México (2011). Estancia de investigación en el Instituto Francés de Geopolítica (2010). Experiencia profesional: Docente de la Universidad Simón Bolívar, así como de la Facultad de Estudios Superiores Acatlán-UNAM. Impartió los cursos de Metodología de la Investigación en las Maestrías en Geopolítica y en Administración Marítima-Portuaria del Centro de Estudios Superiores Nacionales de la Secretaría de Marina-Armada de México. Ha sido ponente de diversas conferencias y cursos sobre Metodología de la investigación y Geopolítica. Cuenta con diversas publicaciones sobre Teoría y Metodología Geopolítica.



través del cual se constituya el poder marítimo que impulsa el desarrollo económico con amplios beneficios para la mejora de la sociedad.

Dos argumentos fueron centrales, por una parte, que los proyectos de inversión en infraestructura portuaria tienen como eje la búsqueda de alianzas que representan la ocupación de espacios nodales en la cadena logística global para el comercio. El segundo argumento se inscribe en la idea de que el proyecto no es ni una teoría, ni un arma geopolítica, es una estrategia o en términos propiamente del área de estudios, es un código geopolítico cuya articulación fue plausible bajo modelos teóricos.

Finalmente, la tesis central del trabajo es que los puertos como activos geopolíticos se inscribe en una lógica de elaboración de políticas nacionales, como en el caso de China, que sirve como referente para el caso de análisis: el sistema portuario mexicano. Si bien, en México no existen políticas nacionales o de Estado, si es viable generar políticas públicas con alcance a largo plazo a través de los Programas Maestros de Desarrollo Portuario.

DESARROLLO

Metodología

El trabajo se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, donde se llevó a cabo la intersección de dos diseños de investigación: el análisis documental y la teoría fundamentada. El análisis documental se valió de la técnica bibliométrica para exponer que en la literatura en español la vinculación entre Geopolítica, puertos y políticas nacionales es escasa (tabla 1).

Tabla 1 Resultados en Google

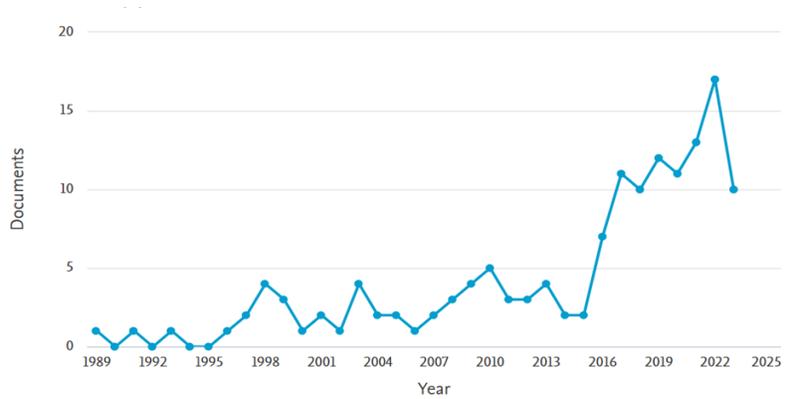
Np	Título	Año
1	Geopolítica de puertos en la cuenca del Plata	1974
2	Puertos de México geoestratégicos y espacios clave. una aproximación desde la perspectiva geográfica	2010
3	Geopolítica portuaria del Perú	2016
4	Geopolítica del mar viejos principios, nuevos paradigmas	2017
5	Puertos del mundo y geopolítica portuaria.	2018



Np	Título	Año
6	Puertos pivote y su contexto geopolítico: el caso del puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, en el marco de la otrora zona económica especial	2019
7	Puerto de Gwadar, Pakistán: geopolíticas, seguridad y desarrollo	2022
8	La Política Nacional Marítima: Un nuevo reto de la SEMAR	2022

Fuente: Elaboración Propia

Gráfica 1 Publicaciones por año en inglés

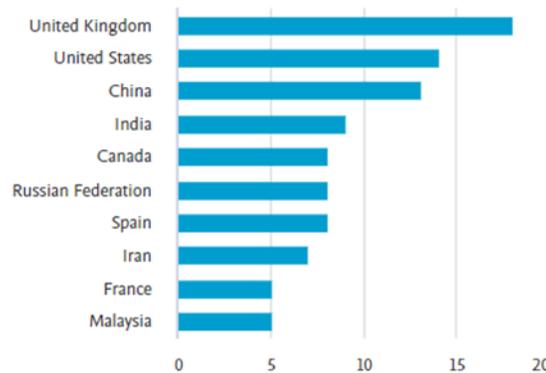


Fuente: Elaboración propia

Tabla 2 Número de publicaciones por año

Year ↓	Documents ↑
2023	10
2022	17
2021	13
2020	11
2019	12
2018	10
2017	11
2016	7
2015	2
2014	2

Fuente: SCOPUS (2023)

**Gráfica 2 Publicaciones por país de procedencia**

Fuente: SCOPUS (2023)

Por otra parte, la Teoría Fundamentada fue empleada para lograr la fase coaxial de corroborar los elementos teóricos de Rudolf Kjellén, Alfred Mahan, Peter Taylor y Olaf Merk, para ello, se empleó el estudio de caso para lograr la operacionalización de referentes empíricos en cuanto al papel de los puertos en la dinámica de la cadena logística global.

Políticas públicas

La fundamentación de este subapartado recae en una doble dimensión, por una parte, la discusión teórica acerca del papel del Estado sobre el empleo estratégico de los recursos que dispone en el marco de la política. De lo anterior se desprende la segunda dimensión, la cual abarca la fundamentación legal para el ejercicio del Estado bajo la potestad que le es imputada como ente soberano.

Es así como se establece que una política pública se orienta al establecimiento de soluciones específicas sobre cómo atender los retos que suponen los asuntos públicos. Por tanto, una política pública de calidad “incluirá orientaciones o contenidos, instrumentos o mecanismos, definiciones o modificaciones institucionales, y la previsión de sus resultados”. (Lahera, 2004, p. 8)

Las políticas públicas (PP) además de incluir el aspecto estatal, también abarca los tópicos de gobierno, debido a que su premisa fundamental es que las PP son exclusivas de “más de un gobierno”. (Lahera, 2004, p. 10). Lo gubernamental supone la acción conjunta de todos los poderes y actores del Estado para el diseño y ejecución de políticas.

De acuerdo con Lahera (2004), distingue cuatro etapas analíticas de las políticas públicas:

Figura 1 Etapas analíticas de las políticas públicas

Fuente: Elaboración propia con base en Lahera (2004)

En otras concepciones, particularmente la de María Gracias citada por Escalera-Matamoros (2019 pág. 111), especifica que las políticas públicas son un “Conjunto de acciones, estratégicamente seleccionadas”. A diferencia de Lahera, Escalera-Matamoros (2019) argumenta que lo público no solo supone lo gubernamental, ya que, al tratarse del manejo de los recursos de la sociedad, la ejecución de las decisiones tiene grandes impactos.

Para Luis Aguilar (2005, pág. 1), citado por Lahera (2004) destaca dos características importantes de las políticas públicas en el marco de la vinculación con lo público ciudadano. Primero, las políticas públicas “son leales al interés público de seguridad y beneficio de los ciudadanos; segundo, son opuestas a formas de tipo arbitrario, patrimonialistas, corporativas que mantengan clientelas políticas”. (Lahera, 2004, p. 114)

En síntesis, las políticas públicas prevén decisiones que atienden y velan por el interés público, de tal manera que la puesta en práctica de estas busca el beneficio de la sociedad, y así evitar favoritismos y exclusivismos para solo un sector poblacional. De ello deriva la premisa de que las políticas públicas no son exclusivas de un solo gobierno.

Para que una política permanezca en el tiempo, debe ser elevada a nivel de Política de Estado. La Política de Estado se “refiere a la acción para administrar los asuntos públicos que obedecen a un interés fundamental, se constituye en una razón de Estado, trasciende a los gobiernos y, por tanto, requiere de mayor consenso de los actores políticos” (Centro de Estudios para la Defensa Nacional Universidad de Belgrano, 2015).

La política de Estado tiene lugar en medio de la gesta de consensos entre los diferentes actores políticos. Es producto de una compleja configuración en la que convergen factores históricos, culturales, sociales, económicos y, desde luego, aquellos del ámbito internacional.

Las políticas de Estado, de acuerdo con el Centro de Estudios para la Defensa Nacional Universidad de Belgrano (2015), responde a un proyecto de nación que busca garantizar desarrollo y seguridad mediante el establecimiento de metas y la selección de medios apropiados para su consecución.



Lo revisado en este apartado sirve como parte del constructo teórico que permitió el andamiaje con la Geopolítica, particularmente en lo referente a los puertos en el marco de la conformación de una política Estatal.

Geopolítica

Para efectos del presente trabajo se recuperaron tres autores geopolíticos: Rudolf Kjellén, Alfred Mahan y Peter Taylor. Sobre la concepción del Estado, el geopolítico de origen sueco, Rudolf Kjellén concibió al Estado como un organismo vivo, con ello quiso decir que éste se encontraba en constante cambio y adaptación, no solo por la población que habitaba sobre el espacio geográfico, sino que se debía también a la interacción de los flujos fronterizos entre los Estados vecinos, así como a la dinámica de la política internacional que hacía lo propio para orientar el conjunto de relaciones interestatales.

Kjellén definió a la Geopolítica como “el estudio de la influencia de los factores geográficos, en la más amplia acepción de la palabra, sobre el desarrollo político en la vida de los pueblos y Estados” (Cuéllar, 2021, pág. 147). Desde el punto de vista de la existencia del Estado, dicha ontología, al menos para Kjellén, distaba de mantenerse estática como un fenómeno dado de una vez y por siempre, contrario a ello, destacó con sobrado énfasis que el Estado era un organismo vivo, debido a la permanente interacción de las ramas que lo constituyen. El Estado, para Kjellén, no puede entenderse si no es partir de lo que aporta cada una de las ramas que lo componen (Cuéllar, 2021):

- 1) Geopolítica: estudio de la organización política del territorio; 2) Demopolítica: estudio de la población del Estado;
- 3) Oekopolítica: estudio de los recursos económicos del Estado; 4) Sociopolítica: estudio de la estructura social del estado y 5) Kratopolítica: estudio de la constitución y organización gubernamental.

También las fronteras desempeñan un eje analítico, debido a que son las que mantienen la separación orgánica del exterior, pero a su vez, fungen como conexión interna orgánica (Kjellén, 1916, pág. 40). Kjellén estipuló que esa conexión interna orgánica urde el sentido de su existencia en la historia, es decir, a la delimitación de este espacio cuya territorial individual dio origen al Estado, le precedió un enmarcamiento natural, es decir la convergencia voluntaria de las personas sobre el espacio.

En el estudio del territorio natural y sus tipos, comenzó por exponer el caso de las áreas naturales potámicas, que se constituyen en reinos potámicos o circun fluviales, es decir todas aquellas organizaciones asentadas de manera próxima a los ríos como en el caso del Nilo, del Orinoco. De lo que advierte Kjellén, la relevancia del estudio es acerca del grado de solidaridad dentro de estas regiones, tanto se trate de comunicación como de construcción de medios.



El área natural circun marina, fue objeto de estudio, ya que como refirió el autor, se diferencia de la potámica al no buscar una unidad con base en donde convergen los ríos, sino que, más bien la importancia de este recae en cuanto a la relación de las aguas abiertas y las “íntimas vías de conexión, es decir, puro crecimiento total desde la perspectiva de la comunicación” (Kjellén, 1916, pág. 41)

Este tipo de dominio es más unilateral, ejemplos de ellos se hallan en la historia, como lo fue el Imperio Romano en el Mediterráneo o, incluso el de Suecia en el Báltico; el más relevante de todos, Inglaterra en el Océano Índico. De hecho, relató que el caso de Inglaterra es singular ya que es un “reino, aún más impresionante, construido completamente a partir de piedras de construcción extranjeras” (Kjellén, 1916, pág. 41). En la interpretación de este hecho, Kjellén lo describió como un increíble intento de “un estado de salir de su propio espacio, creó su piedra angular en Egipto, un talón de Aquiles o un punto vital, de primer orden”. Este tipo de hechos geográficos “devuelven al mar ese papel original y natural de fronteras²” (Kjellén, 1916, pág. 41).

Un territorio natural armónico, como bien indicó Kjellén, no supone la mera conexión formal con las formas del paisaje que lo componen: ríos, llanuras, desierto, mar, etc., si no, la proporción de tipos naturales productivos que dotan, por ejemplo, el favorecimiento de la pesca por la afluencia de un río o la cercanía con el mar.

Alfred Mahan: lecciones sobre la comprensión histórica para la conformación del poder marítimo.

En otro orden de ideas, el Almirante Alfred Mahan exploró la relación simbiótica entre la existencia de una marina mercante y la marina militar ya que, si el comercio marítimo era lo suficientemente lucrativo, en consecuencia, surgiría de manera inmediata la necesidad de conformar una marina militar que se encargara de defender los intereses de la marina mercante. (Mahan, 2013, pág. 306)

Para Mahan, el mar es una vasta extensión en la que concurren hechos históricos que son los que han marcado con mayor preferencia el transitar por ciertos derroteros comerciales respecto de otros, es así como el entendimiento sobre el mar se configura desde una óptica social-política. (Mahan, 2013)

Estudió el caso de Holanda e Inglaterra, una impulsada al mar y otra arrojada. Sin el mar, Inglaterra hubiera decaído, pero Holanda hubiera desaparecido. Ambos casos tenían la conmina de buscar abastecerse de todas aquellas materias primas que se situaban en las comarcas externas, puesto que las condiciones de producción interna distaban de poderles ser de utilidad para integrarse en el comercio internacional. (Mahan, 2013)

² Traducción propia



Fue de esa manera que ambos países fueron forjando su poder marítimo, precedido por el desarrollo de la marina mercante, estableciendo rutas y derroteros en los que fuese más ventajoso establecer alianzas y aquellos en los que se corriera el riesgo de corso, asegurar el resguardo de las embarcaciones con una fuerza naval.

Mahan comprendió que, históricamente, la dirección del poder mundial obedece a una dinámica en la que, así como este se posee, también hay una inevitable pérdida, como fue Italia, Holanda e Inglaterra, casos de interés para el Almirante estadounidense, de ahí que advirtiera sobre lo siguiente cuando Estados Unidos comenzó a ocupar ese vacío que llegaba con el poder menguante de la Armada inglesa:

En la actualidad [1890] existen puertos por todo el mundo que, aunque extranjeros, son amigos y proporcionan suficiente protección en tanto subsiste la paz, lo cual no sucede siempre, no ha sucedido nunca ni es de suponer que continúe ahora indefinidamente a pesar del largo período de tiempo que los Estados Unidos llevan sin tener guerra al presente. (Mahan, 2013, Pág. 306)

Una de las lecciones dejadas por Mahan, es que la situación geográfica fue y continúa siendo un factor de primer orden en y para el establecimiento de estrategias comerciales y navales sobre la ocupación de aquellos espacios en el mar, tales como islas o puertos. Es con relación a lo anterior que la estrategia de ocupación deriva en dos alternativas, sea una por medio del dominio o, la otra basada en la influencia, pero siempre atendiendo el objetivo de controlar los puntos de abastecimiento, de descanso o los puntos de estrangulamiento comercial-defensivo que significaran un riesgo, dado el supuesto de que cayeran en uso de los enemigos.

Peter Taylor: acerca de cómo evidenciar las bases geopolíticas de la ejecución de políticas internas y exteriores.

El último autor es Peter Taylor, representante de la vertiente de Geopolítica Crítica, desde luego que la inserción de este teórico resulta pertinente para los fines de este trabajo, dado que con la propuesta de Taylor se establece el andamiaje entre los elementos constitutivos de cada postulado teórico y su referente empírico, es decir, la planeación y ejecución de políticas en los Estados, específicamente de las políticas internas y exteriores ancladas en bases geopolíticas.

El modelo geopolítico, de acuerdo con Taylor citado por Mendoza Pinto (2017, pág. 29), se define de la siguiente manera:

La diferencia de valoración de los lugares –y otras regiones Estados– significa que la práctica geopolítica de razonamiento en forma de códigos geopolíticos proporciona a la geografía política hipótesis para informar a la política exterior (Taylor, 1994, pág. 13).



De manera sucinta, los modelos geopolíticos fungen como hipótesis apoyadas en teorías, bajo las que los Estados establecen la relación con los otros, es decir la manera en cómo se auto perciben con respecto al resto de los Estados en la dinámica internacional, de ahí es que establecen cuáles son las amenazas a las que deben enfrentarse.

Mientras que los códigos son los que materializan los modelos, dicho en otras palabras, son las estrategias que ejecutan los Estados, basados en supuestos estratégicos para orientar su política exterior (Mendoza Pinto, 2017). Los códigos son la práctica, estos pueden abarcar diversos tipos de instrumentalización: militar, económica, política, etc.

Los puertos en el análisis geopolítico

El título de este subapartado no se delimitó en llamarse: Geopolítica de los puertos, debido a que ello redundaría en la crítica que se inscribe en el empleo abusivo de la palabra geopolítica, usándola solo como adjetivo más que como palabra que remite a un campo disciplinar específico. La segunda razón de la denominación de este subtítulo es que en Geopolítica el estudio de los puertos cuenta con un antecedente sobre su abordaje como se pudo leer en la sección sobre Alfred Mahan, puesto estos forman parte de la articulación estratégica acerca de cómo lograr la ocupación del mar, es así como los puertos son elementos clave para el desarrollo de una marina mercante que traslade con flota nacional las mercancías.

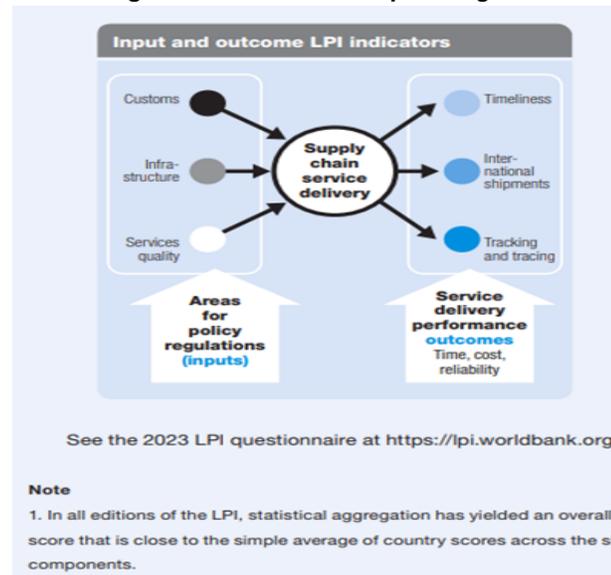
El estudio de los puertos no es un tema de reciente surgimiento en Geopolítica, más bien, ahora se profundiza en este tópico debido a la implementación de mejoras en la infraestructura para puertos eficientes, como el caso de aplicación de Inteligencia Artificial. Otro motivo es que el mar, como lo escribió Mahan en 1890, sigue siendo el medio más ágil y menos costoso para el traslado de mercancías en el marco de la cadena logística global, tan es así que hay indicadores como el del Banco Mundial, en el cual se evalúa el desempeño por Estados de seis aspectos³ (World Bank, 2023, pág. 12):

1. La eficiencia en el manejo de la gestión aduanera y fronteriza
2. La calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte.
3. La facilidad de contratar servicios internacionales a precios competitivos.
4. La competencias y calidad de los servicios logísticos.
5. La capacidad de rastrear y dar seguimiento a envíos
6. La frecuencia con la que los envíos llegan a los destinatarios dentro del tiempo de entrega programado.

³ Traducción propia.

Tal como puede apreciarse en la figura 2, el índice de desempeño logístico del Banco Mundial muestra las entradas y las salidas, observamos que, en la sección de las entradas, las aduanas, la infraestructura y la calidad del servicio son áreas que dependen directamente de las regulaciones políticas.

Figura 2 Índice de desempeño logístico



Fuente: World Bank (2023, pág. 12)

Vale decir que la intervención del Estado en estas tres áreas es para que sean competitivas no solo por lograr un posicionamiento relevante en el ámbito de la cadena global logística, es también de interés porque en la actualidad las políticas portuarias o, mejor dicho, los puertos son insumos a través de los que se materializa -en gran medida- el fortalecimiento del desarrollo económico nacional, así como de lograr una marina mercante competitiva a escala global, por lo que, sin duda los puertos deben ser concebidos desde su dimensión estratégica tanto a nivel nacional como en el ámbito internacional.

Por lo anterior es que Olaf Merk (2017), en el texto titulado *Geopolítica y puertos marítimos comerciales*, da cuenta del objetivo de desvelar la relación que existe entre lo que denomina la verdadera intención estratégica y las inversiones en diversos puertos, de lo cual se derivaron las preguntas: ¿En qué sentido los puertos comerciales son activos geopolíticos? ¿Cuál es la implicación de los Estados en los puertos extranjeros?

En efecto, desde la perspectiva de Merk (2017), la primera gran premisa es que los puertos son activos geopolíticos. ¿Por qué? con base en el autor hay tres razones:

1. Son promotores del desarrollo nacional e industrial
2. Son elementos que propician el garantizar las necesidades comerciales y energéticas
3. Para el fortalecimiento de las capacidades navales



Acerca del desarrollo nacional e industrial, el autor refiere que este se logra a través de las inversiones que se realizan a nivel interno y también a nivel regional; el principal distintivo de ello es que las inversiones son de carácter estratégico.

Para comprender la propuesta teórica de Merk, él mismo se vale de ejemplos actuales. Sobre el desarrollo industrial, los puertos pueden ser medios para estimular economías nacionales y regionales. Hay Estados que se valen de inversiones en puertos extranjeros como parte de la práctica estratégica, el caso de China sobre el denominado Collar de Perlas, siendo ejemplo a nivel interno: el puerto de Shenzhen; y a nivel regional, el puerto de Singapur, en donde existe una participación compartida entre la empresa china Jurong Port y la Junta de Desarrollo Económico de Singapur para lograr lo que se plasma con el reporte del Banco Mundial sobre la competitividad logística: el establecer estrategias que fortalezcan y posicionan a nivel global a la economía de Singapur, pero también a China (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2013).

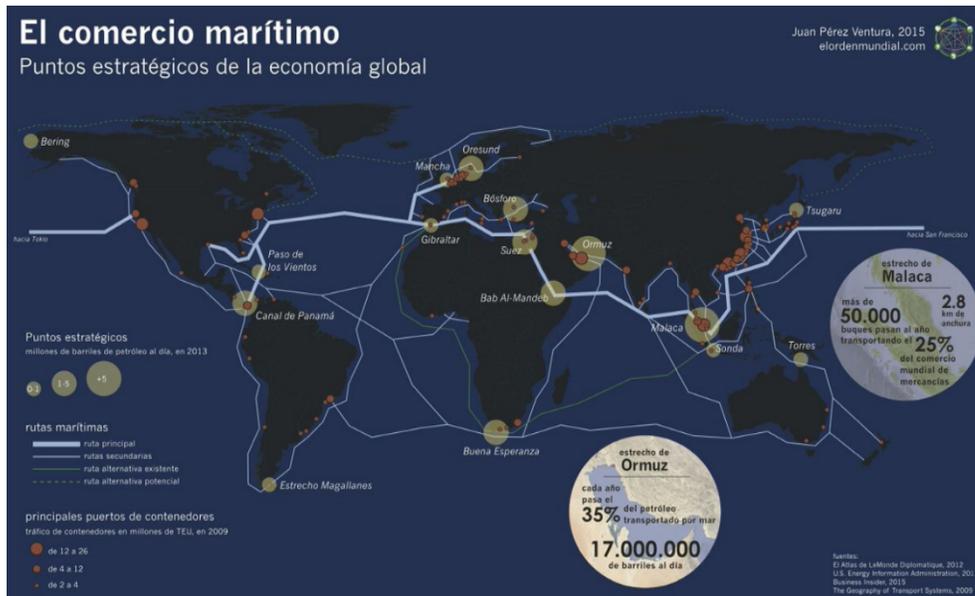
La estrategia sirvió, ya que en 2014 Singapur ocupaba el puesto número 3, de acuerdo con los datos del Banco Mundial (2023), mientras que, en 2023, ha pasado a ocupar el puesto número 1 a nivel global. Como refiere Merk (2017):

Así pues, los puertos podrían ser formas de internacionalizar todo un cluster [sic] marítimo nacional, desde la ingeniería y el diseño portuarios, la construcción de puertos, el dragado, el equipamiento portuario, las operaciones portuarias, las zonas francas, los servicios de transporte interior, las infraestructuras de trenes de mercancías, los oleoductos. La idea es que los puertos sean puntos de entrada a una economía extranjera.

De la cita anterior, bien valdría la pena añadir un elemento clave en los primeros puntos mencionados tanto sobre la ingeniería y el diseño portuarios, como en la construcción y, es, sin duda, la toma de conciencia sobre el aspecto de su ubicación y de su posición frente a las rutas comerciales.

De hecho, lo anterior encuentra vinculación con la premisa de Mahan sobre la situación geográfica y la ocupación de los espacios marítimos; en este caso, China emplea las alianzas basadas en la inversión para la infraestructura portuaria, logrando gestar la cooperación en los espacios estratégicos que le son de interés, particularmente en Asia, el estrecho de Malaca es de sobresaliente importancia debido al paso del 25% del comercio mundial por esa zona, como se aprecia en la figura 3:

Figura 3 El Comercio marítimo. Puntos estratégicos de la economía global



Fuente: Pérez Ventura, J. (2015). <https://i.pinimg.com/originals/30/25/c0/3025c0c0396583d172f3d757547eacc6.png>

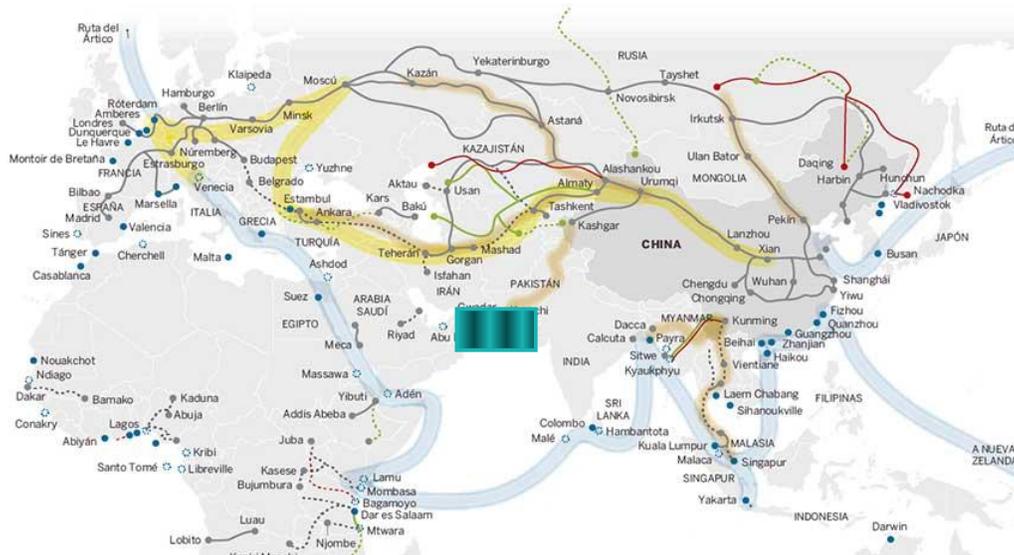
Otro distintivo destacable del mapa es observar, de acuerdo con las acotaciones de la magnitud de lo que señalan los círculos rojos sobre los principales puertos de contenedores, la mayor concentración de estos se sitúa en el litoral del Estado chino, así como también la mayor parte de las inversiones realizadas.

En el segundo aspecto sobre el comercio y la seguridad, atendiendo a la relevancia del transporte de mercancías y, desde luego lo que implica el abastecimiento energético, posiciones como el Estrecho de Malaca, el Canal de Suez y el de Panamá, representan una ventaja para quien tiene su control, ya que son puntos de estrangulamiento, de ahí la preeminencia en la que se enmarcan en cuanto al acceder a su control por parte de las grandes potencias. De hecho, Merk (2017) estipula que existen cuatro tipos de puertos estratégicos:

1. Puertos de acceso a zonas ricas en recursos;
2. Puertos de entrada a zonas de consumo denso;
3. Puertos centrales a lo largo de densas rutas marítimas y puntos de estrangulamiento marítimo.
4. Puertos que podrían abrir la posibilidad de una ruta o corredor alternativo.

Sobre la última característica de los puertos como activos geopolíticos, debe tenerse en cuenta que hay una tendencia hacia conformar puertos mixtos, es decir, que cumplen funciones tanto de actividades comerciales como navales. Chittagong en Malasia, es parte de la estrategia de inversión China y sirve tanto para el abastecimiento de materia como el carbón, así como del plan de incorporación del corredor que lo conecta con Myanmar (Figura 4).

Figura 4 La posición de Chittagong en la nueva ruta de la seda



Fuente: Luis Grillo, M. (2019) <https://www.excelenciasdelmotor.com/carga-y-pasaje/el-milenario-camino-de-la-ruta-de-la-seda> Nota: En el recuadro de color azul se indica la ubicación del puerto Chittagong.

China instrumentaliza sus estrategias y torna los puertos que forman parte de la Nueva Ruta de la Seda en activos mediante instrumentos como:

- a) Operadores de Terminales estatales. China se vale de COSCO y China Merchants Holdings, empresas chinas estatales para lograr posicionarse en los puertos del mundo, para ser exactos, de acuerdo con BBC News (2021), las empresas chinas controlan alrededor de 100 puertos en 60 países del mundo. Caso semejante lo han comenzado a practicar Rotterdam y Amberes al invertir en puertos extranjeros.
- b) Financiación y ayuda al desarrollo. En la figura 5, aparecen con color rojo los países en los que China tiene planeado invertir en la infraestructura para rehabilitar o modernizar puertos. Por ejemplo, en África, en específico el caso de Yibuti es clave para comprender cómo ha funcionado la estrategia de la financiación para el desarrollo de los puertos en cuanto a la infraestructura; posteriormente, este puerto pasó de ser meramente comercial a ser mixto, pues en el año 2017 se convirtió en el primer puerto con una base naval china. (El Economista, 2017).



De hecho, se institucionalizó el Fondo de la Ruta de la Seda, así como el banco multilateral de desarrollo, denominado Banco Asiático de Inversión en Infraestructura. Este último es el que está orientado para financiar proyectos de orden portuario (Merk, 2017).

Figura 5 El collar de perlas chino



Fuente: El Orden Mundial (2014). <https://elordenmundial.com/el-collar-de-perlas-chino/>

- c) Construcción portuaria. Esta es una estrategia interesante, pues si bien, China proporciona los recursos de financiación, estipula mediante contratos la forma de participación de la explotación del puerto bajo la asociación público-privadas que tienen como propósitos: la construcción, el diseño y la transferencia.
- d) Servicios Portuarios. Esta es otra manera en las que las empresas estatales pueden lograr hacerse presentes en los puertos extranjeros que sean de su interés, particularmente se trata de la oferta de suministro de servicios y de equipos portuarios, como, por ejemplo: dragado, servicios de remolque y equipamiento portuario. (Merk, 2017).

La práctica articulada que ha llevado a cabo China durante los últimos años sobre considerar a los puertos como activos geopolíticos, desde luego que tiene implicaciones, las cuales Merk (2017) denomina la gama de impactos, particularmente argumentó sobre dos principales: la percepción de los efectos locales en cuanto al desarrollo y, la conformación de lealtades geopolíticas.

- a) Desarrollo local. Si bien, hay un efecto positivo derivado de las inversiones chinas en puertos extranjeros y ello impacta en la mejora y crecimiento económico, también existe la versión opuesta inscrita en gran parte de los puestos de trabajo para la construcción o modernización de los puertos es asignada a los trabajadores chinos por encima de la búsqueda de contratar a nacionales. Otra preocupación más se traslada al eje sindical, ya que, precisamente al ser menor la mano de obra



nacional contratada en comparación con la mano de obra china, esto genera ajustes en los derechos laborales y sindicales.

- b) Lealtades geopolíticas. La explicación de esta singularidad que se deriva del apoyo chino se resume en comprender una relación directamente proporcional, ya que la inversión extranjera de empresas chinas genera una influencia sobre las políticas de los Estados receptores. Merk (2017), cita el ejemplo de “la ausencia de apoyo griego a la condena por parte de la Unión Europea (UE) de las cuestiones de derechos humanos en China se ha visto asociadas por las inversiones chinas en el puerto del Pireo”.
- c) Amenazas geopolíticas. Paradójicamente, lo que son lealtades beneficiosas para China, desde el ángulo estratégico de otros Estados, se concibe como una amenaza. Merk (2017), explicó de manera concreta el caso de India frente a China: “Tanto si se trata de una amenaza real como si no, ha estimulado a India a alinearse con Irán en la construcción conjunta de puerto iraní de Chabahdar, no lejos del puerto construido por China en Gwadar (Pakistán) [...]”

Es así como varios Estados al dar seguimiento a las acciones ejecutadas por China, han intentado responder a ellos a través del establecimiento de estrategias para mitigar los riesgos:

- a) Control de las inversiones extranjeras. Establecimiento y aplicación de normas en las que se fundamenten los procesos por los cuales se decide brindar prioridad en la asignación de una inversión extranjera directa respecto de otra.
- b) Regulación de las participaciones mayoritarias. Merk (2017), describe el caso mexicano como replicable, ya que la proporción de participación de empresas extranjeras o de individuos extranjeros nunca debe superar a la de los nacionales, siendo así que esto se encuentra resguardado conforme con la normativa legal.
- c) Gobernanza portuaria. Está orientada para conformar alianzas entre los operadores portuarios extranjeros y las instituciones públicas encargadas de desempeñar funciones que sean consideradas estratégicas con la seguridad, la planificación territorial y las relaciones puerto-ciudad.

Las características que guían este trabajo obligan a que se retomé, particularmente, con mayor detenimiento el aspecto de la gobernanza portuaria. La gobernanza es entendida como “el arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico y social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el estado, la sociedad civil y el mercado de la economía” (Ojeda-Cárdenas, 2014, pág. 28).



De tal suerte que la gobernanza portuaria estaría centrada en lograr cumplir con los objetivos económicos y sociales, teniendo en cuenta la promoción de un adecuado balance entre la participación del Estado y los particulares, examinando constantemente la evolución y el comportamiento del mercado y de la cadena logística global, bajo la guía de los intereses marítimos.

En ese sentido, se trata de un modelo mixto que resulta complementario entre aquellas políticas de modelos hacía dentro que comprendió de 1950 a 1970, donde se buscó el desarrollo portuario-marítimo únicamente mediante la intervención del Estado; mientras que a partir de la década de 1980 se inició la implementación del modelo hacía afuera en el que se dio paso a la participación privada, y se abrieron las fronteras al comercio exterior. (Ojeda-Cárdenas, 2014)

En la actualidad, se requiere de un modelo mixto en el que concurra la intervención y regulación del Estado con la participación de otros agentes nacionales y privados, donde ambos incentiven las mejoras para la competitividad regional y nacional.

Lecciones por tomar en cuenta para México: el caso de China y Grecia.

Las atribuciones con las que cuenta la Secretaría de Marina por las que les fueron transferidas las capacidades de gobernanza sobre el sector marítimo-portuario, se tornan una actividad central desde la perspectiva del entendimiento de las dinámicas internacionales, tanto en cuanto a lo que hace a la conformación de la cadena global logística, como al posicionamiento de actores en esta materia como es el caso de China.

El caso de China es de utilidad referencial para México debido a:

1. Deja ver de manera muy clara que, el espacio marítimo vuelve a adquirir gran relevancia, pues al ser testigos de las nuevas dinámicas de ocupación de estrechos y de puertos estratégicos que forman parte de las rutas comerciales logísticas, es así como los puertos se consideran activos geopolíticos.
2. Al concebir a los puertos como activos geopolíticos, implica una doble gestión gubernamental: A) la de la regulación del Estado en materia de actores participantes sean de la rama pública o privada, pero en ambos casos, siempre el Estado busca el desarrollo económico nacional. Ejemplo de ello, lo es China, Holanda y Grecia por mencionar breves ejemplos. El caso de China y Holanda se orienta bajo la dirección estatal para establecer en qué otras regiones del mundo se pueden posicionar con base en la financiación para las mejoras estructurales o bien, con base en alianzas. B) El caso de Grecia debe servir de hoja de ruta, ya que es un Estado cuyo interés es lograr alianzas que le beneficien, aun cuando suponga repensar las alianzas preestablecidas, por ejemplo, cuando se presentaron características



que conducían a una inevitable disyuntiva entre actuar de manera conjunta con la Unión Europea o bien, buscar el cumplimiento de los intereses nacionales manteniendo la relación con China para la mejora y competitividad del puerto El Pireo; el resultado fue, dar prioridad a la inversión en el puerto.

La lección es doble, por una parte, están los Estados que conducen, establecen y dirigen las tendencias de acoplamiento para que el resto de los Estados logren insertarse en ella, aunque sea en un papel secundario. De otra parte, los Estados, cuyo papel secundario hace que se acoplen a las tendencias, corren riesgos de convertirse en un aliado en medio de una relación asimétrica.

El aprender a leer desde la Geopolítica lo que sucede en el escenario internacional donde los puertos desempeñan un papel de gran relevancia, conduciría a los Estados que se insertan en esa dinámica a saber cómo desarrollar políticas de alcance estratégico con las que puedan tornar a su favor posiciones que, en lo venidero, les pudieran resultar desventajosas, por la empresa china Cosco tiene una participación del 51% de inversión en industria y, además logró pactar que luego de 5 años, su margen de participación ascendería a 67%. (BBC News, 2021)

El caso de Grecia habla de la vulnerabilidad en la que se encontraba por la incapacidad de invertir por sí mismo el Estado, sobre todo si se consideran las consecuencias de la crisis económica que atravesó desde 2008, cuyos reticentes aún persisten. Es así como, la lección por aprender es actuar de manera preventiva y no reactiva.

El caso del puerto El Pireo advierte dos elementos más: el primero, que la flota mercante griega ha sido construida en China; segundo, la operación del puerto alcanza el 60% bajo la dirección de China, todo eso se traduce en un margen de acción reducido y, en contraste, en una alta ventaja de China sobre otros Estados; siendo particularmente de interés para el estudio de los Estados Unidos de Norteamérica que, de manera especulativa elaboró la siguiente imagen de la figura 6, donde se da como entendido que, el puerto El Pireo podría convertirse en un puerto que sirva para operaciones navales a China:

Figura 6 Las inversiones Chinas en puertos extranjeros están cultivando una red de potenciales puertos navales

China's overseas investments are cultivating a network of potential naval ports

21st Century Maritime Silk Road Confirmed Civilian-Military Use Possible Civilian-Military Use



Source: Center for a New American Security

BloombergOpinion

Fuente: GCaptain (2018). <https://gcaptain.com/how-the-west-can-counter-chinas-maritime-expansion/>

Política nacional con base en la Geopolítica para la gestión portuaria en México

Toda acción que se enmarque en el sector marítimo-portuario mexicano implica el ejercicio de gobernanza por parte de la Secretaría de Marina a través de la Coordinación General de Marina Mercante y Puertos y, de la Dirección General de Puertos, pues son quienes tienen un papel de primer orden en incidir en las directrices que deben ser tomadas en cuenta para conformar propuestas que puedan ser elevadas a nivel de políticas públicas, aun cuando lo deseable sería que existiera una política estatal cuyo cumplimiento fuera ajeno a intereses individuales, sectoriales o partidistas.

Los objetivos estratégicos fijados por la Coordinación General de Marina Mercante y Puertos son los siguientes (Gobierno de México, 2016):

- Conducir acciones de planeación, programación y evaluación para el fomento del desarrollo integral del sistema portuario nacional.
- Coordinar la planeación, programación y presupuestación de las empresas paraestatales federales del subsector marítimo portuario, así como conocer su operación y sus resultados, a fin de que contribuyan eficientemente en el desarrollo de la economía de las regiones y del país.



- Establecer políticas de desarrollo y estrategias corporativas, financieras, administrativas, legales, operativas, ambientales y de apoyo técnico, para promover la eficiencia administrativa, reducción de costos y rentabilidad de las empresas paraestatales federales del subsector marítimo portuario.
- Promover la participación de los sectores público, social y privado, en el uso, aprovechamiento, explotación, diseño, construcción y operación de los puertos administrados por las empresas paraestatales federales del subsector marítimo portuario, con el fin de apoyar el crecimiento de la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía nacional.
- Fomentar estrategias competitivas para la atracción de nuevos negocios, que impulsen el desarrollo de los puertos administrados por las empresas paraestatales federales del subsector marítimo portuario.
- Promover la eficacia en la planeación y operación portuarias de las empresas paraestatales federales del subsector marítimo portuario, para propiciar condiciones que permitan la logística ágil, multimodal y moderna en los nodos portuarios.

Como se aprecia, la Coordinación General de Marina Mercante y Puertos tiene claros los fines que persigue, empero las acciones para lograrlos son las que suponen retos por atender. Asimismo, la Dirección General de Puertos tiene como funciones:

[...] impulsar el desarrollo de los puertos destaca el formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional; otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones en los puertos de México, así como verificar su cumplimiento; construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias; emitir resoluciones sobre las obras marítimas y el dragado; autorizar los programas maestros de desarrollo portuario; establecer bases de regulación tarifaria y de precios e integrar la información estadística. (Secretaría de Gobernación, 2022)

La misión de la DGP es “Propiciar el desarrollo estratégico y armónico de los Puertos y Litorales Mexicanos, mediante la instrumentación de políticas y programas para atender eficientemente las necesidades de transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza”. (Secretaría de Gobernación, 2022)

De la DGP dependen las Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS), concebidas como “empresas públicas prioritarias, encargadas de la planeación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto en concesión [...]”. (Secretaría de Gobernación, 2022)

Justamente en este punto es donde se encuentran las áreas de oportunidad donde se articulan dos elementos de las políticas públicas:

- La dimensión teórica acerca del Estado sobre la gestión estratégica de los recursos. Lo cual guarda coherencia con la Misión de la Coordinación General de Marina Mercante y Puertos, particularmente sería el área desde la que se tiene que generar la conciencia sobre la elaboración



de políticas en las que los puertos se conviertan en activos que logren contribuir al desarrollo nacional.

- Se cuenta con la fundamentación legal, ya que desde el artículo 38 hasta el 43 de la Ley de Puertos (2020) se estipulan las directrices para la participación de sociedades mercantiles mediante concesiones⁴. Con base en la información recuperada de los artículos normativos, se seleccionaron aquellos que permitieron articular su contenido con la propuesta de este trabajo, encontrándose dispuesto en la tabla 3:

Tabla 3 Artículos Ley de puertos vinculados con el análisis de la propuesta

Artículo	Contenido	Vinculación con el análisis de la propuesta
38	Regulación sobre la participación de sociedades mercantiles bajo la figura de concesiones.	Las ASIPONAS junto con la CGPYMM deben ser actores que consideren, gestionen y aprueben de manera estratégica la intervención de sociedades mercantiles privadas nacionales y extranjeras. Sobre todo, en cuanto a los servicios que se busca proporcionar, así como con los Operadores portuarios, señalando sectores claves.
40	Aunado a las regulaciones para los concesionarios, los administradores portuarios tienen 11 facultades, se retomaron las siguientes: 1. Lograr la mayor eficiencia y eficacia en la gestión portuaria. 2. Administrar todo lo concerniente a la Infraestructura portuaria 3. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto. 4. Proporcionar a la CUMAR toda la información necesaria para la protección marítima-portuaria.	El contenido de este artículo engrana de manera perfecta la interrelación entre el requisito de una marina mercante eficiente, competitiva -para la cual los puertos juegan un papel de primer orden- junto con la armada naval (CUMAR). En esta sección es donde el análisis expone que, pese a que hay un adecuado funcionamiento previsto en términos legales, se tendría que profundizar en el diagnóstico por puerto, empezando por los de mayor relevancia en cuanto a las actividades que desempeñan en la cadena logística internacional. Este diagnóstico será clave para atender las deficiencias, como por ejemplo la problemática por insuficiencia de espacios en los patios, el acceso a los puertos sea que obedezca a cuestiones de tipo natural o por acciones sociales, es decir, por inundaciones, por lejanía o por protestas, manifestaciones, incluso por el peligro que supone la delincuencia y el robo de mercancías. Otros problemas derivados de la deficiencia operativa es la realización de trámites para la gestión aduanera y desaduanamiento, particularmente este último que, en promedio, puede incluso tomar 12 días (World Energy Trade, 2021)
41	Los administradores portuarios se deben apegar al Programa Maestro de Desarrollo Portuario, mismo a través del cual se ajusta la operación	Este artículo es clave, ya que en cada PMDP se pueden establecer líneas de acción que se ejecuten independientemente de que las administraciones gubernamentales cambien, ello permite una continuidad para resolver los

⁴ En la Ley de Puertos se estila el continua el uso de Administración Portuaria Integral, la anterior denominación bajo la Secretaría de Transportes y Comunicaciones.



Artículo	Contenido	Vinculación con el análisis de la propuesta
	<p>de quien sea concesionario y deberá contener:</p> <p>Los usos y operaciones de las diferentes partes del puerto.</p> <p>Las medidas y previsiones necesarias para una eficiente explotación de los espacios portuarios.</p> <p>El plan para el desarrollo de la Infraestructura Portuaria Nacional se debe realizar por parte del administrador portuario, autorizado por la Secretaría con una visión de 20 años, revisable cada quinquenio.</p>	<p>asuntos. Más importante aún, sirve para que se establezcan las relaciones entre los sujetos que representan al Estado mexicano y los sujetos privados nacional o extranjeros que realizan inversión a través de las concesiones. En lo venidero, debido a la centralidad de la ubicación del espacio territorial mexicano, el <i>nearshoring</i> conducirá a que cada vez, más empresas decidan situar aquí las plantas de producción, lo que se traduciría en que se debe atender el resolver las dificultades infraestructurales para la lograr la eficiencia y eficacia de los puertos, sobre todo aquellos que más interconexiones tienen con los puertos asiáticos. Sin menoscabo del resto de los puertos, el de Manzanillo tendría que convertirse en un activo geopolítico, debido a que maneja cerca del 40% del flujo comercial (Expansión, 2023), y es en el que se evidencia la necesidad de mayor comunicación y negociación entre la administración pública y el sector privado que mantiene concesiones en las terminales del puerto, para lograr que los flujos se retornen en resolver los retos que enfrenta. De ahí que cada puerto debe contar con el diagnóstico preciso para resolver en orden prioritario.</p>

Fuente: Elaboración propia con base en la Ley de Puertos (2020)

Cabe aclarar que, pese a los desafíos existentes en el Sistema Portuario Mexicano, este se mantiene en un funcionamiento que ha podido responder a las actividades que le han sido demandadas, sin embargo las condiciones mismas de la dinámica internacional apelaran a atender las diversas problemáticas que se presentan en la actualidad, sobre todo, derivado de la relocalización de empresas internacionales como TESLA en Nuevo León; BMW en San Luis Potosí y, desde luego, de las inversiones ya hechas en México en puertos a través de la empresa china Hutchison Ports (BBC News, 2021), como se muestra en la figura 7.



Figura 7 Mayores puertos operados por empresas chinas en México



Fuente: BBC News (2021). La estratégica red de puertos que China controla en el mundo y cómo está avanzando en América Latina - BBC News Mundo

De hecho, los Programas Maestros de Desarrollo Portuario, sirven para realizar los diagnósticos sobre los puertos, además del manejo de datos que, en el caso del de Manzanillo, por demás corrobora la información donde China cada vez tiene mayor presencia en un sector clave como lo es el manejo de contenedores a través de Cosco y Wan Hai (Tabla 4).

Tabla 4 Principales navieras para el manejo de contenedores en el Puerto de Manzanillo (2020).

Línea Naviera	
Mediterranean Shipping Company (MSC)	CMA CGM
Cosco Shipping Lines	Great White Fleet (GWFC)
Hapag-Lloyd	Pacific International Lines (PIL)
Ocean Network Express (ONE)	X-Press Feeders
A.P. Moller - Maersk	Yang Ming Marine Transport Corp. (YML)
American President Lines (APL)	Hyundai Merchant Marine (HMM)
Evergreen Line	Baja Ferris
Wan Hai Lines	

Fuente: Departamento de Estadísticas API Manzanillo.

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE MANZANILLO S.A. DE C.V.

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2021), <https://www.puertomanzanillo.com.mx/sipot/PMDP20212026.pdf>



Como fue posible apreciar en las líneas superiores, se cumple con los criterios de fundamentos legales y teóricos para el desarrollo de una política pública, pero, debido a que la esencia de esta es resolver problemáticas valiéndose del uso estratégico de recursos, es ahí donde se detectan los obstáculos que se enunciaron en la tabla 3, donde se identifican algunos ejes de acción:

- Infraestructura tanto en los puertos como en las vías de acceso
- Seguridad para los trayectos por donde se transportan las mercancías al interior del territorio nacional
- Mejora en los términos burocráticos para la inversión
- Mayor interacción para el afianzamiento de alianzas entre el sector público y privado

Desde luego que para lograr todo ello, el factor económico desempeña un papel crucial, pero, en este artículo se decidió no atender exclusivamente ese factor, pues al ser una condición inherente a la estructura socioeconómica y política del país, las conclusiones hubieran sido dos:

1. Que, sin mayor inversión por parte del Estado mexicano al Sistema Portuario Nacional, no habrá mejora, lo que se traduce en mantener las estadísticas macroeconómicas en términos de desarrollo nacional.
2. Que, sin una flota mercante propia, tampoco estaremos en posición de generar menor dependencia de fletar a extranjeros para el traslado de mercancías nacionales.

Sin embargo, ante ese tipo de condiciones estructurales que, difícilmente pueden cambiar debido a que están sujetas a la falta de voluntad política y de continuidad en las políticas por los cambios sexenales de gobierno, se decidió ahondar en otros elementos que han sido expuestos a lo largo del trabajo para arribar a un conjunto de disertaciones en la sección de conclusiones.

CONCLUSIONES

Sobre la conformación de una política nacional para el sistema portuario nacional:

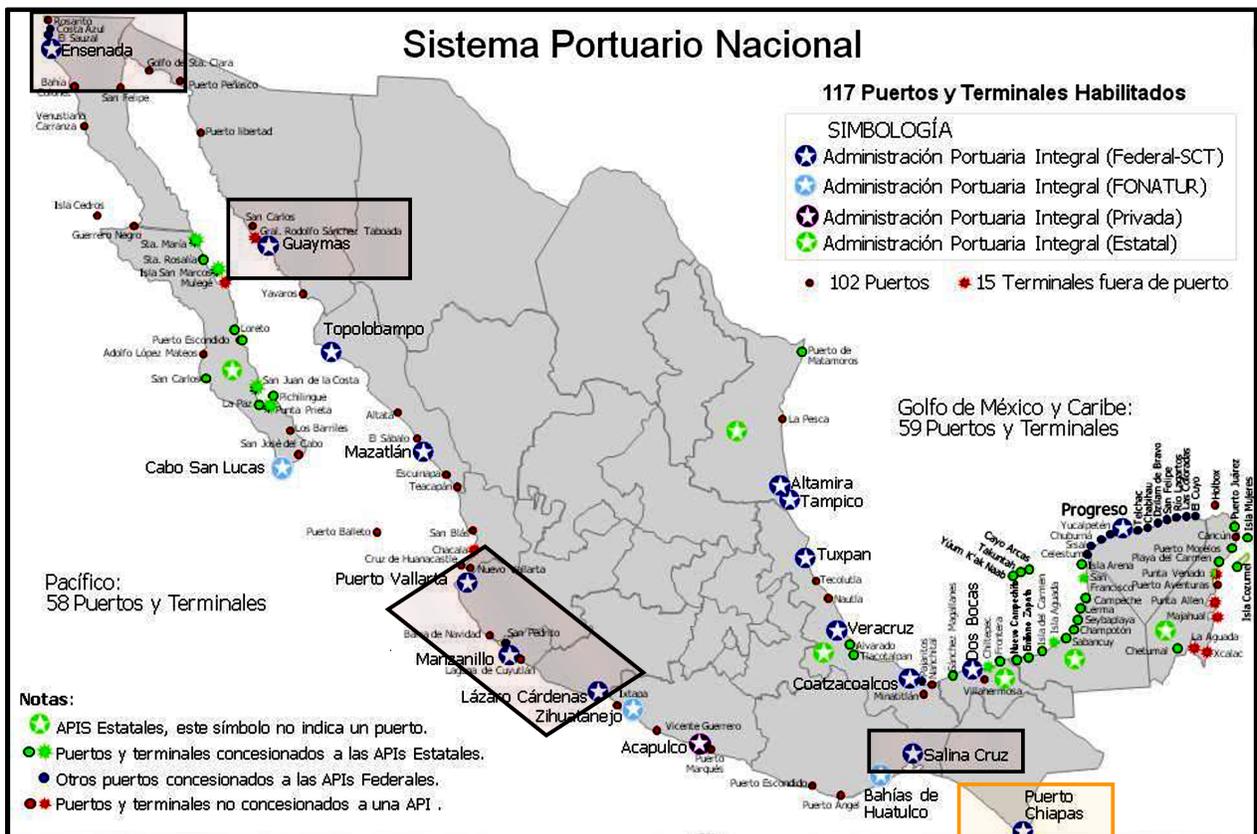
Si bien, es complicado poder establecer una política de carácter nacional o estatal, debido a que el Sistema Político y Jurídico del Estado mexicano no se orienta en ese sentido; para el caso del Sistema Portuario Mexicano se tiene como recurso los Programas Maestros de Desarrollo Portuario que, por su período de vigencia y la visión de ser creados con un tiempo horizonte de 20 años, pueden servir como formatos previos para la conformación de una política portuaria de Estado que sea ajena a partidismos o favoritismo y se logre contribuir al desarrollo nacional.



Los PMDP podrían contar con bases geopolíticas que fortalezcan los diagnósticos y, a su vez, las líneas de acción. Sirva de ejemplo el litoral del Pacífico, que, de acuerdo con Olaf, convertiría a esos puertos como un conjunto de activos que se conformarían un corredor, como se muestra en la figura 8 en la que se muestra en recuadros color rojo aquellos puertos en los que se prevé que habrá mayor necesidad de mejora para el incremento de los intercambios comerciales entre Asia y América del Norte.

De hecho, en ese sentido, también se cumple con la premisa de Kjellén sobre la posición natural circunmarina del Estado mexicano, que le obliga a no solo pensar la conexión con el exterior que se da por su frontera marítima, sino también la conexión hacia y con el interior del país sobre las vías de comunicación, tornándose un territorio natural armónico, donde no solo existen las conexiones entre los puertos y sus zonas de influencias inmediatas, simultáneamente se dan los ríos naturales productivos derivados de sus múltiples bondades.

Figura 8 Conformación del corredor portuario



Fuente: Secretaria de Comunicaciones y Transporte (2017). <http://www.sct.gob.mx/index.php?id=171>



Por otra parte, pero bajo la misma lógica de la conformación de un corredor estratégico portuario y, además, validando la premisa de Olaf Merck sobre los puertos centrales, cuya lógica es atender a las densas rutas marítimas y que, además, sirven como puntos de estrangulamiento, encontramos en color amarillo el caso del puerto Chiapas, donde la inversión para construir la terminal El Dorado, será privada nacional (Acxesa) y extranjera (CAXXOR Group) (Gobierno de México, 2019). También el puerto de Veracruz es un activo importante desde la lógica de China para la cadena global.

Lo expuesto implicara toma de decisiones imperiosamente estratégicas para México, ya que, además de compañías europeas también están las de Estados Unidos de Norteamérica con fuerte presencia en los puertos del Pacífico. Por lo que lo más conveniente para México es aprovechar los estatutos legales para la participación de compañías extranjeras y, desde luego que tanto la DGP junto con las ASIPONAS también desempeñarán un papel de primer orden tras la finalización de los PMDP que fueron elaborados por la SCT, para así realizar ajustes y orientaciones que atiendan a los intereses nacionales y a los intereses marítimos, tomando en cuenta que el fenómeno del *nearshoring* es una realidad y puede representar una importante oportunidad de modernización y competitividad.

A manera de lecciones por aprender para México, cabe decir que lo llevado a cabo por Grecia es contrario a preceptos teóricos geopolíticos, tales como:

- No contar con una flota mercante propia, condición primera y que antecede al segundo gran pilar que es el desarrollo de una flota naval que, de manera conjunta permiten cumplir los intereses marítimos del país.
- Comprender que los puertos son nodos de estrangulamiento o, de aprovechamiento, por tanto, activos geopolíticos para poder negociar el cómo se posiciona un Estado en la escena internacional.
- También, que los intereses nacionales priman sobre las alianzas con otros actores.

China ha demostrado que no es posible comenzar a la inversa, es decir, plantear el desarrollo nacional y el poder marítimo empezando por la fuerza naval; la historia misma ha dado lecciones al respecto. Lo que hace la fuerza motriz de esto son las flotas mercantes que controlan los principales nodos de la cadena logística y, esa lógica ha alcanzado a México en cuanto a la centralidad de su ubicación geográfica, además de ser un Estado circun marino, punto de enlace entre Asia, Europa y América. La lección es establecer líneas de acción que se traduzcan en acciones que perduren y que sean activas, no reactivas para saber aprovechar las oportunidades y, también crearlas.



El plan de la nueva ruta de la seda que, abarca la dimensión espacial terrestre y marítima, reposa en los modelos geopolíticos de teóricos como Alfred Mahan y Halford Mackinder⁵, es así como las estrategias operacionalizan los códigos geopolíticos, es decir, las inversiones en infraestructura portuaria en otros Estados. De hecho, está asentado en el discurso de Wang Zaibang, quien fungió como Vicepresidente del Instituto de Relaciones Internacionales, y al pronunciar su discurso en el Simposio sobre Seguridad de las vías marítimas celebrado en Beijín en 2004, citó a Mahan: “Ese poder dominante en el mar que expulsa la bandera del enemigo, permite controlar el espacio común y cierra las carreteras por las que el comercio se mueve de un lado al otro desde las costas del enemigo” (Holmes, J. & Yoshihara, T. 2006, pág. 176).

Finalmente, el gobierno chino ha dejado claro que aprender a leer la dinámica internacional es también aprender a hacerlo desde la Geopolítica, de ahí la relevancia de la propuesta de Taylor, para desvelar que los Estados que planean con base en teorías geopolíticas, también cumplen con el postulado sobre la kratopolítica, es decir la organización gubernamental, por lo que lo geopolítico no podría entenderse sin la kratopolítica. En otras palabras, lo espacial no tendría mayor relevancia sin una perspectiva gubernamental que sepa gestionar a favor de crear un territorio armónico (productivo).

BIBLIOGRAFÍA

- Ávila Muñoz, J. (24 de julio, 2023). Las carreteras y puertos pondrán a prueba los beneficios del *nearshoring*. *Expansión*. <https://expansion.mx/economia/2023/07/24/carreteras-puertos-t-mec-infraestructura-nearshoring>
- BBC News. (2017). *La estratégica red de puertos que China controla en el mundo y cómo está avanzando en América Latina*. <https://www.elmostrador.cl/noticias/sin-editar/2021/10/16/la-estrategica-red-de-puertos-que-china-controla-en-el-mundo-y-como-esta-avanzando-en-america-latina/>
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2013). *Singapur y su ejemplo como centro marítimo internacional*. <https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/singapur-centro-maritimo-internacional#:~:text=Toda%20le%20estructura%20portuaria%20cuenta%20con%20la%20participaci>

⁵ En este trabajo no se ahondó al respecto por la línea de investigación sobre el objeto de estudio, pero basta una mirada sobre el mapa y comprender el posicionamiento del desarrollo de las líneas ferroviarias en puntos específicos que se sitúan en el creciente interior del *heartland*, además de que el conjunto de alianzas Rusia-China, tampoco resultan ser aleatorias. Mahan advirtió a Estados Unidos sobre evitar el avance amarillo, para referirse a China y, desde luego, evitar la alianza ruso-china. Al respecto puede consultarse:

- Leong, A. & Wey, K. (2022). A “Mah-Kinder” geopolitical explanation of China’s Belt and Road Initiative (BRI). *Comparative Strategy*, 41, (2), pp. 203-211.
- Huang, An-hao. (2009). *The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific region origins. Development and Impact*. University Of Melbourne.
- Wang, H. (2021). *Chinese Maritime Transformation and Sea Power: a net assessment*. University of Baltimore.



%C3%B3n, fortalecimiento%20y%20posicionamiento%20global%20de%20la%20econom%C3%ADa%20singapurense.

- Cámara de Diputados H. Congreso de la Unión. (2020). *Ley de Puertos*.
https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_071220.pdf
- Cuéllar, R. (2021). Elementos para la construcción de una escuela geopolítica mexicana. *Cuaderno de Geografía y Geopolítica*, (6). <http://ciid.politicas.unam.mx/cgeografia/ceg6/index.html>
- Claudia Escalera-Matamoros. (2019). Las políticas públicas. In F. Rosete, C. Escalera, B. Ayala, E. García-Frapolli, & Carlos. Galán (Eds.), *El Ciclo de Políticas Públicas. Casos selectos de la política ambiental mexicana para la enseñanza*. UNAM, pp. 109–133.
- Gobierno de México. (2016). Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.
<https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/objetivos-estrategicos-67964#:~:text=%20Ofrecer%20servicios%20de%20calidad%2C%20eficientes,requerimientos%20en%20tiempo%20y%20forma.>
- Holmes, J. & Yoshihara, T. (2006). China and the Commons: Angell or Mahan? *World Affairs*, 168, (4), pp. 172-191.
- Kjellén, Rudolf. *The State as a Lifeform. A translation Project, based on 1916 Swedish edition*. Political Handbooks, Pp. 38-50
- Lahera, E. (2004). *Política y políticas públicas* (CEPAL NACIONES UNIDAS, Ed.).
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6085/S047600_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Mahan, Alfred T. (2013). Análisis de los elementos del poder naval. *Geopolítica(s)*. Revista de estudios sobre espacio y poder, 4, (2), pp. 305-334.
- Mendoza Pinto, J. (2017). *Razonamiento geopolítico. Construcción de representaciones y códigos geopolíticos de Chile y sus vecinos*. Cuadernos Atenea, pp. 28-31.
- Merk, O. (2017). Geopolitics and commercial seaports. *Revue Internationale et Stratégique*, 107, (3), pp. 73–83. <https://doi.org/10.3917/ris.107.0073>
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte. (2021). Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán 2021-2026.
<https://www.puertomanzanillo.com.mx/sipot/PMDP20212026.pdf>



Secretaría de Gobernación. (2022). *Dirección General de Puertos*.
<https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/es/acciones-y-programas/direccion-general-de-puertos>

World Bank. (2023). *Connecting to Compete 2023. Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicators*. https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report.pdf