



DA 15/16

19/10/2016

Capitán  
José Méndez Vázquez

## INFLUJO DE LA GEOPOLÍTICA EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA

### RESUMEN

Aunque el mar se trata de un espacio que ofrece múltiples oportunidades, su difícil control favorece la aparición de riesgos y amenazas, que en el caso de México estos se duplican al ser un país bioceánico, por lo que es necesario potenciar la Seguridad Marítima, lo que se puede lograr a través de una visión geopolítica, valiéndose de la actual postura del gobierno federal y su plan nacional de desarrollo en cual en una de sus partes tiene como objetivo “Garantizar la Seguridad Nacional” y la meta “México con Responsabilidad Global”, por lo que la Secretaría de Marina – Armada de México (SEMAR) alinee su objetivo número dos del Programa Sectorial de Marina encaminado a “Fortalecer las capacidades de respuesta operativa de la Institución contribuyendo a garantizar la Seguridad Nacional y la protección al medio ambiente marino”

Por lo anterior ha iniciado con el desarrollo de múltiples acciones como son: la adopción de la resolución uno de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en la Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés) que introdujo modificaciones al anexo de dicho convenio, y se incluyó un nuevo Capítulo XI-2 denominado "Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima", en el cual se prevé la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), firma del Acuerdo Intersecretarial entre la Secretaría de Marina (SEMAR) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en donde se establecen los Centros Unificados para la atención de Incidentes Marítimos (CUMAR), para la aplicación de las medidas de Protección Marítima y Portuaria y la atención eficaz de incidentes marítimos y portuarios, que determine la Secretaría de Marina, la creación de las Unidades Navales de Protección Portuaria (UNAPROP), en diferentes puertos marítimos de la República Mexicana y la propuesta a un no aprobada para conformar una Autoridad Marítima Nacional, que ejerza la Administración Marítima en México, potenciando todo lo anterior aplicando las teorías de los pensadores geopolíticos, para el desarrollo de una Seguridad Marítima eficiente y eficaz del Estado mexicano.



## ABSTRACT

Although the sea is a space that offers multiple opportunities, its challenging management allows the rise of risks and threats that, in the case of Mexico, are duplicated for being a bi-oceanic country. Consequently, it is required to enhance Maritime Security, which can be achieved through a geopolitical visualization, using the current Federal Government posture and its national development plan in which one of its parts has as an objective to "Guarantee National Security" and as a goal "Mexico with Global Responsibility". Therefore, the Secretariat of the Mexican Navy (SEMAR, by its Spanish acronym) aligned its objective number two from the Navy Sectorial Program aimed at "Strengthening operational response capabilities of the Institution contributing to ensure National Security and protection of the marine environment."

Due to the above, the Navy has started the development of multiple actions such as: the implementation of the resolution number one of the Contracting Governments Conference from the SOLAS Convention, which introduced amendments to the annex in the agreement, and a new Chapter XI-2 called "Special Measures to enhance Maritime Security" was included, in which are considered the implementation of the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), the signing of the Inter-sectorial Agreement between the Secretariat of the Navy (SEMAR) and the Secretariat of Communications and Transportation (SCT, by its Spanish acronym). These establish the Unified Centers for incident Maritime Response (CUMAR, by its Spanish acronym) for the implementation of Security measures determined by the Mexican Navy of Maritime and Port Facilities and effective response to maritime and port incidents; the creation of Naval Units for Port Security (UNAPROP, by its Spanish acronym) in different seaports in Mexico; and to establish a National Maritime Authority (proposal not yet approved), which holds the Maritime Administration in Mexico, boosting the above by applying a geopolitical view for the development of an efficient and effective Maritime Security in the Mexican State.

## PALABRAS CLAVE

País bioceánico, Seguridad Marítima, Secretaria de Marina – Armada de México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Garantizar la Seguridad Nacional, Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, Unidades Navales de Protección Portuaria, Autoridad Marítima Nacional.



## INTRODUCCIÓN

Para poder entender la Geopolítica<sup>1</sup> en el ámbito de la Protección Marítima, es vital comprender el posicionamiento geográfico que tiene México como nación a nivel internacional en el ámbito marítimo y paradójicamente la relación que tenemos como país con los Estados Unidos de América, que hasta el día de hoy es nuestro principal socio comercial y aliado estratégico, pero sin olvidar los países de centro américa y sur américa los cuales son aliados comerciales que podría mencionarse por necesidad, pues, el país es utilizado como plataforma de distribución comercial hacia el océano atlántico y pacífico.

La extensión territorial de México es de 1'964, 375 km cuadrados de los cuales 1'959, 248 km cuadrados son superficie continental y 5,127 km cuadrados corresponden a superficie insular. Además como país bioceánico es marítimo por naturaleza contando con más de 11 mil kilómetros de litorales que incluyen: playas, costas, bahías, puertos naturales, ensenadas y golfos (Figura 1), con 231,813 kilómetros cuadrados de mar territorial, que equivale a los territorios de los estados de Guerrero, Oaxaca y Chiapas, más 2, 918,107 kilómetros cuadrados de zona económica exclusiva, que equivale a más de una vez y medio el territorio de la República Mexicana.



<sup>1</sup> El geógrafo sueco Rudolf Kjellén es considerado el padre y fundador de la misma, ya que en el año 1900, en su obra Introducción a la Geografía Sueca expondría los principios fundamentales de la misma. La Geopolítica es una ciencia que se ocupa del estudio de la causalidad espacial de los sucesos políticos y de los próximos o futuros efectos de los mismos, se nutre especialmente de otras disciplinas de envergadura tales como la historia, la geografía descriptiva y la geografía política.



Debido a la gran extensión litoral y la posición geopolítica México debe tener presente y dar seguimiento al crecimiento de la violencia en el mundo, en el cual el narcotráfico y el terrorismo utilizan medios de transporte marítimos como vectores para el logro de sus propósitos. Esta situación ha impulsado la adopción de medidas de prevención que están cambiando muchas prácticas arraigadas en los servicios y la infraestructura de transporte internacional, a través de la imposición de regulaciones que los puertos y los buques deben atender, las cuales provienen de organismos multilaterales, y otras originadas en un país o grupo de países. Un momento importante en esta nueva realidad de la protección marítima y portuaria es el 1 de julio de 2004, con la entrada en plena vigencia de código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) dispuesto en el marco de la Organización Marítima Internacional.

Las regulaciones implementadas por las diversas organizaciones, no es algo nuevo, simplemente se han ido adaptando a la época actual, pues ya en tiempos posteriores habían sido escritas por pensadores enfocados al ámbito marítimo y territorial, dándoles la denominación de geopolíticos como son :

La Geopolítica es una ciencia social que estudia las influencias del poder y las fuerzas relativas que actúan en el espacio físico de un país configurando un sistema de relaciones internacionales, a fin de contribuir en forma eficiente en el desarrollo de la política marítima de un Estado nación. El pensamiento geopolítico aplicado a la realidad nacional debe estar enfocado a desarrollar políticas marítimas públicas que debe responder a estructuras eficientes, a través de un sistema de planeamiento estratégico nacional que considere los intereses marítimos, siendo una parte de estos la Protección Marítima Portuaria.

## **PENSADORES GEOPOLÍTICOS**

La acción terrorista de Al Qaeda contra los símbolos más emblemáticos de la hegemonía estadounidense el 11 de septiembre de 2001, activó procesos de reforma en diversas áreas, siendo una de estas la Protección Marítima Portuaria, motivo por el cual se redefinió las lecturas de los geopolíticos clásicos para ser adaptadas a las necesidades del siglo XXI de acuerdo a los nuevos conceptos y arquitecturas de seguridad, los cuales generaron fuertes controversias políticas y jurídicas, nuevas tensiones nacionales, regionales y globales ocasionadas por las acciones militares unilaterales o multinacionales, limitaciones del derecho internacional y de los derechos humanos, de las relaciones entre democracia, libertad y seguridad, y la estrecha vinculación entre geografía, desarrollo y seguridad de donde se observa la vigencia de la geopolítica la cual debe ser difundida en la formación ciudadana.



El pensamiento geopolítico moderno tiene su origen en los trabajos científicos de sus precursores en el siglo XIX y principios del siglo XX; por lo que es importante conocer el pensamiento de los pensadores clásicos para generar una idea propia de la importancia de la geopolítica y como esta puede relacionarse con las políticas de Seguridad Marítima Portuaria:

➤ **Friedrich Ratzel** (Alemania, 1844 - 1904), precursor de la geopolítica; como profesor de geografía y antropología dio los primeros pasos hacia una sistematización científica de la ubicación del hombre en el ambiente en que le corresponde actuar. Entre sus principales obras se halla “ANTROPOGEOGRAFIA” en la cual demuestra que a lo largo de la historia existen dos elementos permanentes: el hombre y el suelo; “GEOGRAFÍA POLÍTICA” se ocupa de estudiar las relaciones de la humanidad con el territorio, llegando a concebir el Estado como un organismo territorial. Corresponde a Ratzel la formulación de las llamadas “Leyes de Crecimiento del Estado”(Se resume en Nacimiento, Desarrollo, Muerte), que son:

- ✓ El espacio del Estado debe crecer con la cultura.
- ✓ El crecimiento del Estado sigue a otras manifestaciones de crecimiento de la población, que deben necesariamente preceder al crecimiento del Estado.
- ✓ El crecimiento del Estado se manifiesta por la anexión de otros Estados, en el proceso de amalgamación.
- ✓ La frontera es el órgano periférico del Estado.
- ✓ En su crecimiento, el Estado lucha por la absorción de secciones políticamente importantes.
- ✓ El primer ímpetu para el crecimiento territorial proviene de otras civilizaciones superiores.
- ✓ La tendencia general hacia la anexión territorial y la amalgamación, trasmite el movimiento de Estado a Estado y aumenta su intensidad.

➤ **Dr. Rudolf Kjellen**, (Suecia, 1864 - 1922), es el creador del vocablo Geopolítica, exteriorizando que es la ciencia que concibe al Estado como un organismo geopolítico o como un fenómeno en el espacio. Su obra más famosa es “EL ESTADO COMO FORMA DE VIDA” publicada en 1918 en la cual condensa su pensamiento y teoría acerca de la vida política de los pueblos y de los Estados; trató de buscar una identidad entre el Estado y los organismos vivientes, estableciendo:

- ✓ El Estado es una entidad del mismo tipo fundamental que el hombre individualmente considerado; en una palabra es una revelación biológica o un ser viviente.



✓ Los Estados están sujetos a la ley del crecimiento. Acorde con su raciocinio, el Estado, como organismo vivo: nace, se desarrolla y muere, o en algunos casos se transforma.

✓ El Estado como un ser supraindividual se halla dominado por dos influencias principales que son el medio geográfico y la raza. En otros aspectos de tipo secundario, incluye a la economía, la sociedad y el gobierno.

➤ **Karl Haushofer** (Alemania, 1869 - 1946), tiene la visión geopolítica del mundo al cual le asigno fronteras dividiéndolo en “panregiones<sup>2</sup>” constituidas por las regiones económicas globales estrechamente vinculadas en sus tendencias ideológicas. Fue el exponente más destacado de la teoría de espacio vital según la cual si el Estado no posee el espacio que requiere tiene el derecho de extender su influencia física, cultural y económica, en otras palabras si un Estado poderoso es pequeño tiene el derecho de ampliar su territorio si quiere seguir siendo poderoso.

En el año de 1925 publica su "Manual de Geopolítica del Océano Pacífico" que es considerado durante décadas como el patrón de trabajo de todos los teóricos de este tema.

Haushofer se convirtió en el principal asesor político de Hitler y sus teorías conocidas como "Weltpolitik" fueron la piedra angular de las aspiraciones nacionalsocialistas que entendían la necesidad de abrir sus fronteras mucho más allá para asumir el incremento de población que en aquel momento se suponía creciente en demasía. Mal interpretadas y mal ejecutadas tuvieron la consecuencia y resultado conocidos pero a día de hoy y como tal teoría de poder no estaba tan mal encaminada pues las cabezas que dirigen el mundo son las mismas que el citaba.

➤ **Nicolás John Spykman** (Holanda, 1893 - 1943). Llegó a Estados Unidos en 1920 y se naturalizó en 1928. Es autor de los libros “Estados Unidos frente al Mundo” y “Las dos Américas”. De su obra se puede destacar, que rebautizó la teoría de Mackinder de “Tierras Costeras” por “Tierra Orilla”, manifestando que “Quien controla el Rimland<sup>3</sup> rige a Euroasia y el que rige a Euroasia controla los destinos del mundo”.

Esta idea del Rimland tuvo gran importancia en la política exterior de la posguerra en Estados Unidos y en la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

<sup>2</sup> Las panregiones son la expresión geográfica de la Geopolítica. Son los principios generales para la organización del sistema mundial. De esa forma, en el planteamiento de los geopolíticos alemanes el mundo quedaba dividido en cuatro panregiones, cada una regida por una superpotencia: Panamérica dirigida por Estados Unidos, Euráfrica con el predominio de Alemania, Panrusia en la cual quedaba incluida la India y Panasia con Japón como país líder

<sup>3</sup> Región periférica interpretada como una zona intermedia, que se extiende entre el corazón y los poderes del mar. Zona de amortiguamiento anfibia entre los poderes de la tierra y las potencias marítimas, por lo que debe defenderse de ambos lados, y en ello radica el problema fundamental de la seguridad.



➤ **Halford John Mackinder** (Inglaterra, 1861 - 1947). Geopolítico y geógrafo, en 1887, escribe su primer texto de importancia “*On the Scope and Methods of Geography*”. En él argumenta que la política geográfica, la Geopolítica, está condicionada por las realidades físicas de la geografía de los países, las cuestiones políticas dependen de los resultados de las incidencias entre el hombre y su entorno.

En 1902 escribe su primer libro “*Britain and the British Seas*” en el cual describe a las Islas Británicas como “de Europa, no realmente en Europa”, la preponderancia británica sobre el mundo dependía de su dominio de los mares.

En 1904 termina su ensayo más sugerente “*The Geographical Pivot of History*” en el que usa la historia para ilustrar la importancia estratégica de la geografía. Escribe “En 400 años los contornos del mundo han sido abarcados y cartografiados con aproximada fidelidad [...] el mundo es, por primera vez un sistema políticamente cerrado” manifestando “las naciones del mundo no pueden ignorar sin temeridad las incidencias que ocurren en cualquier punto del globo”. En este ensayo introduce el término “la Isla Mundo” y la divide en 6 regiones.- Europa Costera (Oeste y Centro Europa), Asia Costera (India, China, Sudeste Asiático, Corea y Este de Siberia), Arabia (Península Arábiga), el Sáhara (Norte de África) el Sud-Centro del Mundo (Sudáfrica) y el más importante el Centro del Mundo “Eurasia o Europa Central” a la que denominó el “Pivote del Mundo” o “Heartland”.

Su teoría se expresa en el siguiente enunciado: “El que domina la Europa Central, controla el corazón mundial. El que controla el corazón mundial, domina la isla mundial. El que domina la isla mundial, domina el mundo”.

Como resultado de la Primera Guerra Mundial escribe “*Democratic Ideals And Reality*”, en el cual hizo un reajuste geopolítico, pues se percató que había ignorado dentro a las zonas periféricas a la América Latina, procedió a actualizar su concepto del pivote geográfico y reduciendo su extensión a una zona de la Rusia Soviética comprendida entre el Mar Báltico y el Mar Negro.

➤ **Alfred Thayer Mahan** (Estados Unidos, 1840 - 1914). El almirante Mahan es el apologista del Poder Marítimo. Fue el primer geopolítico, o mejor, geoestratega que estableció la vinculación del Poder Marítimo con la Política Nacional, pidió constantemente al gobierno norteamericano que cooperara con Inglaterra en los fundamentos del establecimiento de una política basada en los principios del poder marítimo, pues expresaba que el “Control del mar era vital para ser una nación poderosa”.



Publicó en 1890 su libro titulado “Influencia de poder Naval en la Historia” en donde cito que la *dominación de los mares* había permitido el uso libre de las comunicaciones marítimas y fue determinante en el resultado de todas las guerras desde el siglo XVII al XIX, el Almirante Mahan consideraba al Poder Marítimo como intrínsecamente superior al Poder Terrestre.

Las teorías de Mahan tuvieron influencia en la formación de la política norteamericana, las cuales fueron aceptadas como doctrina, dando el lugar correspondiente al Poder Marítimo, al lado del Poder Terrestre y del Poder Aéreo.

La doctrina del Almirante Mahan se resume en los siguientes aspectos:

❖ Teoría: El poder marítimo es la base vital del poderío de un Estado. Factores que inciden en el poder naval:

- ✓ La situación geográfica
- ✓ La extensión de las Costas.
- ✓ La configuración y conformación física del espacio del Estado con respecto al mar.
- ✓ La relación entre la población y el mar.
- ✓ La inclinación nacional hacia el comercio marítimo.
- ✓ Las políticas del gobierno respecto del mar.
- ❖ Elementos del poder naval:
  - ✓ La flota de guerra.
  - ✓ La flota mercante.
  - ✓ Los establecimientos portuarios.
  - ✓ La industria naval.

### **SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN MÉXICO**

Los puertos son un eslabón logístico importante en la cadena de producción, distribución y consumo de las economías del mundo, su buen desempeño es clave para la mejor competitividad externa de la economía y es un elemento decisivo para apoyar el proceso de crecimiento económico del país, punto importante que fue considerado en el plan nacional de desarrollo 2013-2018 por lo que alineándose con este, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de la coordinadora de puertos y marina mercante se fijaron las siguientes metas:

- Reducir costos logísticos:
  - ❖ Impulsando la creación de dos sistemas portuarios complementarios.
  - ❖ Fomentando el desarrollo de cuatro puertos de clase internacional.
  - ❖ Mejorando la conectividad interna de los puertos.
  - ❖ Agilizando la gestión aduanal, fiscal y de las capitanías de puertos.
- Desarrollar el sector náutico
  - ❖ Impulsando la marina mercante mexicana.



- ❖ Fomentando el cabotaje, el transporte marítimo de corta distancia, la construcción naval y la educación náutica.
- Apoyar el desarrollo de la economía mexicana
- ❖ Ampliando la capacidad instalada para dar competitividad a la economía mexicana y potenciando aquellos puertos con una ubicación logística estratégica.

Lo descrito en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND) en materia de Comunicaciones y Transportes lo resume “Posicionar a México como plataforma logística a nivel internacional”.

La condensación que da el PND tiene un alto porcentaje de llevarse a cabo ya que México cuenta con 117 puertos y terminales habilitados (como se visualiza en el mapa 1) a lo largo de 11,122 km de costas: 71 de los puertos y terminales están concesionados en 25 Administraciones Portuarias Integrales (API's). De esas 25 API's, 16 están a cargo de la SCT, 2 a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), 6 son estatales y 1 es privada. En cuanto a la autoridad marítima, ésta se conforma por 103 capitanías de puerto. Existen 4 puertos estratégicos de carga, Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, que movilizan el 96% de la carga contenerizada, 65% del granel agrícola, 40% del granel mineral y, 38% de la carga general suelta.





Lo proyectado en el Plan Nacional pudiese ser que fue visualizado para dar solución a los problemas actuales que guardan los puertos mexicanos:

- Falta de modernización portuaria.
- Mínima asociatividad público privada.
- Poca estabilidad y confiabilidad para las inversiones, así como falta de financiamiento de las mismas.

Estos problemas los ha tratado de solucionar el Gobierno Federal a través de la SCT y su organismo de la Coordinadora de Puertos y Marina Mercante, por lo cual el 29 de abril del 2014 publico en el diario Oficial de la Federación el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 y en su sección tercera indica lo siguiente:

- Los principales retos para los puertos mexicanos serán adecuar su infraestructura para crear puertos de clase mundial que puedan recibir buques de última generación y cuenten con la dotación apropiada de accesos terrestres (carretera y ferrocarril) que permitan aprovechar economías de escala y proyecte los puertos mexicanos como HUBs<sup>4</sup> para el Pacífico y Caribe
- Las asociaciones público privadas representan una herramienta eficaz para transferir tecnología de punta y capacidad empresarial a servicios tradicionalmente provistos por el gobierno, lo cual permitirá brindar a los ciudadanos una mayor calidad y eficiencia en la provisión de bienes y servicios públicos.
- El Estado podrá apoyar el desarrollo de proyectos, para lo cual se propondrá el diseño de un mecanismo que distribuya el financiamiento entre los usuarios de la infraestructura.
- Para lograr los objetivos del sector, se invertirá en la presente Administración (2014-2018) cerca de 1.3 billones de pesos, los cuales servirán para lograr que México tenga mayor competitividad y productividad en el sector (SCT). Del total de inversión estimada el 42% son recursos públicos y 58% es inversión privada.

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, no contempla un desarrollo de infraestructura enfocada a la Seguridad Portuaria, ya que un puerto y su frente de agua tienen vulnerabilidades, mismas que limitan el desarrollo portuario, dentro de las cuales se identifica el Tráfico ilegal de

---

<sup>4</sup> Puertos Hubs, llamados puertos "pivotes" por analistas de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), que buscan castellanizar el término, han sido definidos "como puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución. Generan así negocios para la economía local al transportar el comercio que no es del entorno cercano al propio puerto"



estupefacientes, Inmigración irregular por vía marítima, tráfico ilícito de inmigrantes así como Piratería y Robo a mano armada, puntos que se describen a continuación:

- El tráfico ilegal de estupefacientes.

Punto importante donde intervine el crimen organizado ya este se caracteriza por su naturaleza transnacional, flexibilidad, capacidad de adaptación y recuperación, así como por su movilidad (mapa 2). Desestabiliza los cimientos políticos y económicos de los Estados y, a su vez, estimula círculos viciosos de inseguridad, en la medida en que los integrantes de las redes criminales pueden colaborar con autoridades y gobiernos corruptos, u organizaciones dedicadas a desestabilizar al gobierno.

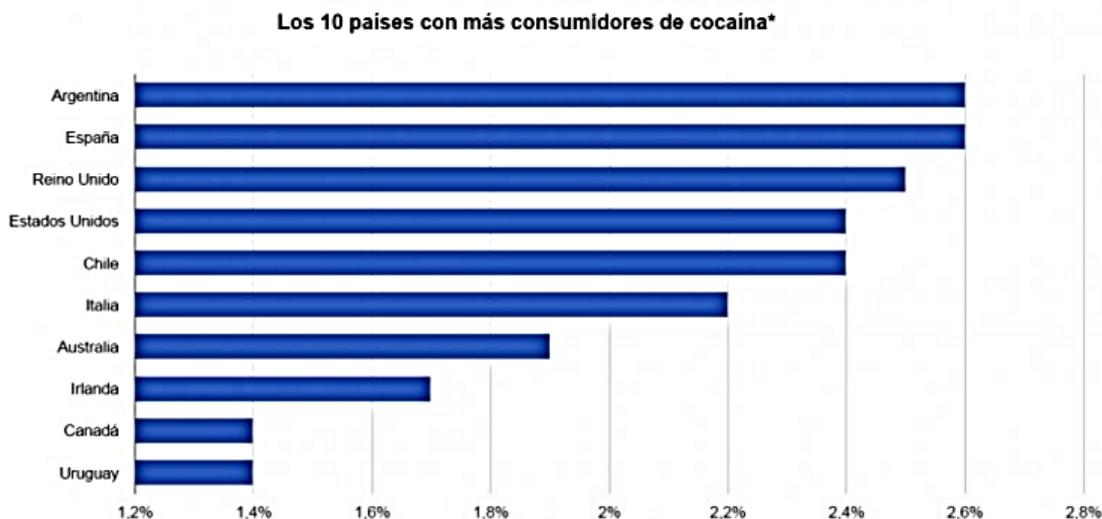


Mapa 2

Pudiese decirse que México es país del Continente Americano en el que la incidencia del crimen organizado resulta más significativa, dada su situación geográfica al tener en su frontera norte a los EEUU, principal consumidor de cocaína (figura 1) , motivo por el cual se convierte en el país objetivo y México en la plataforma para que llegue a su destino. Gran cantidad de este producto es trasladado por mar por que la intensidad de los flujos marítimos globales y la incapacidad o falta de voluntad de ciertos Estados para ejercer de forma efectiva su autoridad en tierra, y por extensión en la mar,



favorecen un mayor uso de este medio<sup>5</sup> por parte de redes de crimen organizado para la realización de esta actividad delictiva.



**Figura 1** \*Porcentaje de personas de entre 15 y 64 años que consumieron en el último año  
Fuente: Infobae con datos de la UNODC

➤ Inmigración irregular por vía marítima y tráfico ilícito de inmigrantes

El tráfico ilícito de migrantes es una preocupación global, ya que afecta a países del mundo que son puntos de origen, tránsito o destino. Los delincuentes lucran con el tráfico ilícito de migrantes a través de fronteras y entre continentes. La mayoría de los migrantes están dispuestos a correr riesgos en busca de una vida mejor, cuando no pueden emigrar por vías legales, lo cual es una oportunidad para que los delincuentes exploten esta vulnerabilidad. Los flujos migratorios irregulares por vía marítima se producen en circunstancias que ponen en peligro la vida, salud e integridad física de los inmigrantes, entre quienes con frecuencia se encuentran menores de edad y otros colectivos vulnerables.

Las rutas del tráfico de migrantes pueden requerir grandes desvíos y estar sujetas a cambios para aprovechar políticas favorables o deficiencias en el control de las fronteras terrestres o marítimas. Se pueden originar y terminar en el mismo continente o ser transcontinentales y transitar por un tercer

<sup>5</sup> En el contrabando destaca el reto del transporte ilícito marítimo por contenedor, cuyo uso generalizado como embalaje dificulta el control.



continente, teniendo como ejemplo las rutas de América del Sur y Centroamérica (incluido México<sup>6</sup>) hacia América del Norte<sup>7</sup> y de África hacia Europa.

➤ Piratería y Robo a mano armada

Los actos de piratería y robos a mano armada en la mar contra los buques y sus tripulaciones van adquiriendo un forma cada vez más violenta, posiblemente ocasionado por la inestabilidad o despreocupación gubernamental que impera en muchos países, sumado a la falta de ratificaciones que posee el Convenio de 1998 de la Organización Marítima Internacional para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, impidiendo frecuentemente llevar ante los tribunales a los delincuentes, lo cual al existir noticias incidentes de piratería o robo a mano armada en la zona económica exclusiva o mar territorial respectivamente afecta a los puertos de un país ya que el transporte marítimo constituye el motor de la economía globalizada

México no está exento de estos actos, como lo declaro en abril del 2009 el ex-presidente de la Comisión de Marina del Senado Esteban Calderón ante los países miembros de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar diciendo que en los mares de todo el mundo se están cometiendo actos delictivos como el terrorismo y el robo a mano armada en alta mar y que México "no está exento de la piratería en sus costas pues en los últimos años decenas de barcos camaroneros han sido despojados de su captura".

Declaración que se viene a confirmar con los hechos que se registraron en el 2014, en el cual ocurrieron varios actos de piratería y robo a mano armada en el municipio de Centla, en el Estado de Tabasco en el cual los delincuentes asaltaron varios pesqueros con el fin de robarles el motor fuera borda, en el Istmo de Tehuantepec en el Estado de Oaxaca los delincuentes no sólo robaron lanchas pertenecientes a las cooperativas pesqueras sino también redes para la pesca, concluyendo ese año con el hecho ocurrido en las costas del municipio de Navolato en el estado Sinaloa, cuando en el mes de diciembre cuatro personas, armadas con Ak-47, abordan desde una lancha rápida un barco, obligando al capitán a mantenerse en el puente de mando, mientras se llevan la carga que transporta a su propia embarcación.

---

<sup>6</sup> El Instituto Nacional de Migración (INM) indica que un migrante en tránsito de origen extra continental puede ingresar a México de manera regular, y una vez dentro del territorio al dejar vencer sus visas o permisos de estancia temporal y permanecer en el territorio, pasa a una condición de irregularidad por el carácter de overs- tayer (estancia ilegal), o bien, desde su ingreso al país por tierra o mar sin presentar documentos migratorios válidos y vigentes, se convierten en migrantes de tránsito irregular.

<sup>7</sup> De acuerdo a las estadísticas de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), se estima que poco menos de un tercio de todos los inmigrantes a los Estados Unidos son ilegales, y que alrededor del 80% de la población inmigrante ilegal en el país procede de América del Sur (incluido México). De todos los inmigrantes ilegales en los Estados Unidos, se calcula que entre el 25% y el 40% entraron en el país con un visado legal y se quedaron después de la expiración de sus visados y que el resto entró en forma clandestina. De estas entradas clandestinas, alrededor del 97% se producen en la frontera entre México y los Estados Unidos; la detención de inmigrantes ilegales en la costa representa menos del 1%.



## MÉXICO, VISUALIZANDO LA SEGURIDAD MARÍTIMA A TRAVÉS DE LA GEOPOLÍTICA DE UN ESTADO.

La geopolítica proporciona al Estado una nueva visión del mundo, utiliza una síntesis de la historia, del territorio, de los recursos morales y físicos de la comunidad, lo que determina su ubicación entre las potencias, citando lo que escribía Haushofer “cuanto más se esfuerce la geopolítica en ser la conciencia geográfica del Estado más dominada estará por la política de ese Estado”.

Los fines del Estado pueden ser objetivos y subjetivos. El objetivo del Estado es la construcción, consolidación y perfeccionamiento de la comunidad política para lograr el bien común y los fines subjetivos son los propios o particulares de cada Estado, los cuales dependen en buena parte sus relaciones internacionales y de sus sistemas políticos, económicos y sociales, por lo tanto el Estado debe tener la férrea voluntad de morir en el intento por beneficiar a sus gobernados, incluso por encima de cualquier compromiso adquirido.

La Geopolítica y su estrecha relación con el Estado Mexicano, se presenta en la siguiente estructura donde se relacionan las teorías geopolíticas con los componentes de un Estado:

- Las fronteras

Borde que envuelve la periferia de un Estado, (Karl Haushofer y Friedrich Ratzel). México limita al Norte con Estados Unidos de América, al Sur y Oeste con el Océano Pacífico, al Este con el Golfo de México y el Mar Caribe, y al Sureste con Guatemala y Belice.

- El extensión territorial

Lugar del Estado en que están ubicados los poderes y desde donde el Estado irradia su potencia, su grado de resistencia depende de la potencialidad del “núcleo vital” o “Heartland” (Halford John Mackinder). La extensión territorial de México es de 1, 964, 375 km cuadrados de los cuales 1, 959, 248 km cuadrados son superficie continental y 5,127 km cuadrados corresponden a superficie insular

- Mar territorial y Zona Económica Exclusiva

Dan solidez al Estado, estableciendo la vinculación entre el Poder Marítimo y la Política Nacional (Almirante Alfred Thayer Mahan). La superficie marítima de México es de 231,813 km cuadrados de mar territorial y 2,918,107 km cuadrados de zona económica exclusiva.

Después de haber vinculado las teorías geopolíticas con los componentes de un Estado es necesario establecer o desarrollar “políticas marítimas” ya que estas por su propia naturaleza política, legal e institucional<sup>8</sup>, servirán para mantener el componente político-territorial del Estado, el cual al ser

---

<sup>8</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 27.- Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije (DOF 20-01-1960) Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar....



reforzado con los conceptos teóricos geopolíticos se desarrolla una fuerte dimensión marítima, enfocada a proyectar a nivel internacional la “soberanía marítima” del Estado, a fin de mantener la “seguridad marítima” en los litorales, mar territorial y zona económica exclusiva.

Las políticas marítimas deben estar presentes en las instancias político-gubernamentales para que formen parte de los asuntos internos del Estado, (desde las administraciones centrales a las locales) y estas se proyecten al control de las actividades que realicen en el territorio marítimo.

Es importante mencionar que las políticas marítimas de un Estado tienen una característica, “presenta dos caras”.- una exterior y otra interior. En la primera, el Estado debe realizar o resolver gestiones de su área jurisdiccional, asumiendo de modo conflictivo o cooperativo con otros Estados, responsabilidades y obligaciones en la preservación de recursos, la protección ambiental y la seguridad e integridad territoriales. En la cara interior, debe llevar a cabo políticas de gestión, ya que el área marítima es un espacio más del territorio nacional donde se realizan actividades propias del medio, pero en ambos casos el Estado no debe perder las inquietudes geopolíticas (distribución del poder, la explotación de nuevos recursos, la protección del medio ambiente, medios para el control y seguridad de los espacios nacionales), necesarias alcanzar o mantener un liderazgo regional y/o global.

### **RELACIONANDO LAS TEORÍAS GEOPOLÍTICAS CON LA SEGURIDAD MARÍTIMA.**

Conforme a lo expuesto en títulos anteriores, los múltiples vectores de problemáticas y posibles soluciones que se generarían sería inabarcable, nos enfocaremos en como la geopolítica se puede relacionar con la Seguridad Marítima de México, a fin de acotar el objeto de estudio.

El incremento de la violencia que se ha venido dando en años recientes en México debido al narcotráfico, crimen organizado y a nivel internacional se le suma el terrorismo, ha impulsado a los Estados a cambiar y adoptar nuevas medidas de prevención en la infraestructura de transporte internacional, motivo por el cual los puertos y los buques deben hoy en día adoptar regulaciones provenientes de organismos multilaterales, y otras originadas en un país o grupo de países. Un momento importante en esta nueva realidad de la protección marítima y portuaria es el 1 de julio de 2004, con la entrada en plena vigencia de código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) dispuesto en el marco de la Organización Marítima Internacional.

Desprendido de lo anterior es necesario llevar a cabo un estudio de los intereses marítimos nacionales a través de una política marítima, en base a la realidad nacional aplicando las diferentes teorías geopolíticas enfocadas a la “Seguridad Marítima”.

Por interpretación personal los conceptos de las diferentes vertientes de las teorías geopolíticas se relación en “**cuatro aspectos**” con la política del Estado y el espacio marítimo enfocados a la Seguridad Marítima. Antes de describir los “aspectos” es importante definir el término “seguridad” como el bienestar que percibe y disfruta el ser humano como resultado de acciones realizadas por un



ente, encaminadas a reducir incertidumbres, riesgos y amenazas en un escenario, pero esta palabra por su aplicación en el medio marítimo y la influencia del idioma inglés, deriva en dos distintos términos “*safety* y *security*”, lo que dificulta la trasposición del concepto al ámbito marítimo, motivo por el cual se hace la siguiente explicación:

**Safety** (Seguridad operacional).- trata de identificar y minimizar el riesgo de ocurrencia de accidentes e incidentes graves (prevención) en el ámbito marítimo, tanto por causas naturales (temporales, inundaciones, sismos, etc.) como los derivados de la acción humana (incendios, accidentes de navegación, contaminación marina accidental, etc).

**Security** (Seguridad física).- enfocada a vigilar posibles incidentes derivados, no de la operación, sino de ataques producidos intencionadamente por humanos contra bienes, infraestructuras y personas, como pueden ser actos de terrorismo, piratería, crimen organizado, bloqueo de instalaciones estratégicas, ataques cibernéticos, contaminación por vertimiento, saqueo de recursos patrimoniales subacuático, etc.

Después de haber explicado la palabra “seguridad” y que para efectos de este trabajo se tomó el concepto de “security”, continuamos con los “**aspectos**” antes mencionados, los cuales se tratan de encuadrar con las doctrinas de los geopolíticos Mahan y Ratzel para definir la política marítima que el Estado mexicano debería aplicar, a través de una visión geopolítica:

- **Política del gobierno respecto al mar.-** debe ser generada dentro del poder legislativo para crear normas jurídicas, definir objetivos y establecer leyes y normas para el uso adecuado del espacio marítimo por connacionales y extranjeros.
- **Inclinación nacional hacia el comercio marítimo.-** rubro en el cual se deben considerar tres importantes actividades: desarrollo portuario, transporte marítimo y la explotación de los recursos marinos.
- **Configuración y conformación física del espacio del Estado con respecto al mar.-** Aspecto condicionado a la posición geográfica y la configuración del territorio nacional, al ser una proyección natural del comercio marítimo, donde México es un país privilegiado por su posición geográfica, ya que cuenta con dos litorales que hacen frontera con el Océano Atlántico y el Océano Pacífico mismos que son la unión con el continente Europeo y el Asiático, además por su extensión territorial ocupa el sexto lugar en el continente americano y el catorceavo a nivel mundial.



- **Relación entre la población y el mar.-** es importante crear una cultura marítima, la cual debe ser incluida en la niñez desde la enseñanza básica (Programa Nacional de Educación<sup>9</sup>) a fin de que cuando estas personas sean adultas tengan una visión hacia el mar y todo lo relacionado con él, de donde se podría desprender una inquietud geopolítica, lo cual beneficiaría a México, por las nuevas ideologías de su población.

Estos **aspectos** parecen indicar que no se está haciendo nada en México con respecto a la Seguridad Marítima, pero la Armada de México está empeñada en la realización de misiones (desde un punto de vista particular) se pueden clasificar en “auxilio a la población civil”, “ayuda humanitaria”, “contra el narcotráfico” (Campañas permanentes para la erradicación de sembradíos de narcóticos, Campañas permanentes contra el tráfico de narcóticos, Guerra contra el narcotráfico), “Seguridad Marítima” y “apoyo a instituciones civiles en acciones realizadas en la mar”. Las tres primeras son las tradicionales desde un punto de vista militar, mientras que las dos últimas corresponden al concepto seguridad las cuales engloban las siguientes actividades:

- Seguridad Marítima: vigilancia de los espacios de soberanía (Mar territorial y Zona Económica Exclusiva), lucha en la mar contra el robo, la piratería, tráfico de armas, estupefacientes y psicotrópicos, protección a infraestructuras estratégicas, seguridad de la vida humana en la mar y protección a instalaciones portuarias.
- Apoyo a instituciones civiles: control de la seguridad en la navegación en arribos y zarpes de buques turísticos, apoyo a la Secretaria de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA) y a la Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca (CONAPESCA) en la vigilancia de pesca y preservación de los recursos marítimos (pesqueros, minerales, etc.), del patrimonio subacuático y del medioambiente.

### **ACCIONES REALIZADAS POR LA SEMAR EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA.**

La Secretaria de Marina – Armada de México, alineada con el PND 2013-2018 con base en la meta nacional “México en Paz”, el objetivo 1.2. “Garantizar la Seguridad Nacional”, la Estrategias del Objetivo de la Meta Nacional 1.2.4 “Fortalecer las capacidades de respuesta operativa de las Fuerzas Armadas”, puntos de donde deriva el Objetivo del Programa Sectorial de Marina 2 “Fortalecer las capacidades de respuesta operativa de la Institución contribuyendo a garantizar la Seguridad Nacional

<sup>9</sup> Escuelas geopolíticas brasileña, argentina y chilena que durante el periodo 1956 - 1972 desarrollaron la geopolítica bajo el enfoque de la expansión de las fronteras interiores, que reconoce que condiciones geográficas, políticas, sociales e históricas dentro del espacio geográfico de los Estados, pueden limitar el desarrollo de regiones e incluso aislar estas del Heartland de la nación. Lo que requiere estrategias que consoliden el Estado internamente ya sea con obras de infraestructura o con una división política que articule polos de desarrollo regional con zonas periféricas históricamente aisladas.



y la protección al medio ambiente marino”, al cual se le suman los acuerdo internacionales, a la fecha a realizando las siguientes acciones:

- México es parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) desde 1954, actualmente es miembro del Consejo de citada organización, la cual tiene la responsabilidad de establecer un marco regulatorio que determine estándares mínimos en materia de seguridad marítima, protección marítima, así como en prevención de la contaminación del medio ambiente marino.
- La OMI emite tratados internacionales en las materias mencionadas en el punto anterior, las cuales al ser ratificadas por el Senado y publicadas en el Diario Oficial de la Federación (DOF), se convierten en disposiciones de observancia general y obligatoria en México, de conformidad con el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Debido a los atentados terroristas del 11 de Septiembre del 2001, suscitados en Nueva York, los Estados Unidos de América impulsaron cambios importantes en la legislación y la política internacional, poniendo especial atención en el ámbito internacional marítimo.
- Consecuencia de lo anterior la OMI, el 12 de diciembre de 2002, enmendó el Convenio Internacional para Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS), al adoptarse la Resolución 1 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, que introdujo modificaciones al anexo de dicho convenio, y se incluyó un nuevo Capítulo XI-2 denominado "Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima", en el cual se prevé la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) que fue adoptado también en la misma fecha, conforme a la Resolución 2 de la propia Conferencia.
  - El Código PBIP, en la regla 15 de su parte “A” establece que los Gobiernos Contratantes podrán autorizar a las Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR) para que lleven a cabo la evaluación de los planes de protección de las instalaciones portuarias a fin de que cumplan con los estándares de la OMI.
- En diciembre del 2003 la OMI, en conjunto con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), adoptan el repertorio de recomendaciones sobre protección a los puertos, a fin de establecer un marco de referencia internacional sobre la protección portuaria.
- Las enmiendas al Convenio SOLAS mencionadas en los puntos anteriores fueron publicadas en DOF, el día 1 de julio de 2004, haciéndose obligatorias para el Estado mexicano, en inteligencia que la protección marítima y portuaria estaba a cargo de la coordinación General de Puertos y Marina Mercante dependiente de la de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



- Para cumplir con lo acordado por el estado mexicano, el 3 de septiembre 2007 se firmó el Acuerdo Intersecretarial entre la Secretaría de Marina (SEMAR) y la de Comunicaciones y Transportes (SCT), en donde se establecen los Centros Unificados para la atención de Incidentes Marítimos (CUMAR), especificando la forma en que operarán y serán dirigidos, así como las medidas y acciones conjuntas que garanticen la protección, seguridad y prosperidad marítima y portuaria, en el marco del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar 1974 (SOLAS), el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) y la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte, en coordinación con las demás autoridades con ámbitos territoriales de competencia concurrentes en recintos portuarios y vías generales de comunicación por agua<sup>10</sup>.
- En noviembre de 2013, SEMAR toma el control del puerto Lázaro Cárdenas, el vocero de Seguridad de la Secretaría de Gobernación (Segob), Eduardo Sánchez, indicó en conferencia que a la Secretaría de Marina corresponderá garantizar la seguridad del recinto portuario y de sus operaciones e incrementar el personal y fortalecer los esquemas de operación del Centro Unificado de Respuesta de Incidentes Marítimos.
- Posteriormente, en diciembre de 2013 se reformó la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), y de Puertos (LP) en donde se define al CUMAR, como Centro Unificado de Protección Marina y Portuaria con atribuciones de un grupo de coordinación interinstitucional entre la Secretaría de Marina y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para la aplicación de las medidas de Protección Marítima y Portuaria y la atención eficaz de incidentes marítimos y portuarios, que determine la Secretaría de Marina.
- El 31 de marzo del 2014 se publica en el DOF el Acuerdo Secretarial número 039 por el que se crean las Unidades Navales de Protección Portuaria (UNAPROP), en diferentes puertos marítimos de la República Mexicana, a partir del 1 de abril de 2014, teniendo la misión de realizar acciones de vigilancia, inspección y control en funciones de Policía Marítima en el interior de los recintos portuarios, a fin de ejercer la autoridad en materia de Protección Marítima y Portuaria.
- El primero de abril de 2014 la SEMAR tomó el control de las operaciones de la Administradora Portuaria Integral (API) en el puerto de Manzanillo, Col. Con base en el acuerdo Secretarial número 039, se estableció que el Estado Mayor General de la Armada, en coordinación con la dirección

<sup>10</sup> Fuente: Manual de Operación del Centro Unificado para la Protección Marítima y portuaria, publicado en el DOF el 26 de noviembre del 2015.



general adjunta de programación, organización y presupuesto, elaborará las estructuras orgánicas, ocupacionales y organigramas de la API.

- El 21 de abril de 2014, se publica en el DOF el reglamento del CUMAR, y el 26 de noviembre de 2015 el Manual de dichos centros.
- El Ejecutivo Federal presentó ante la Cámara de Senadores el pasado 8 de marzo, una iniciativa de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) y la Ley de Puertos (LP), para conformar una Autoridad Marítima Nacional, que ejerza la Administración Marítima en México, con el fin de evitar confusiones y vacíos de autoridad ante la comunidad marítima nacional e internacional, lo cual se traduce en un dinamismo de las actividades marítimas.

## **PENSAMIENTO GEOPOLÍTICO ENFOCADO A LA SEGURIDAD MARÍTIMA DEL ESTADO MEXICANO**

La seguridad marítima en el Estado mexicano de acuerdo a lo descrito en epígrafes anteriores se encuentra en pleno desarrollo, pudiéndose complementar con un enfoque de pensamiento geopolítico, a fin de cubrir puntos que fueron expuestos en su momento por los pensadores geopolíticos que se mencionaron al inicio del presente trabajo.

La apreciación naval (militar) en el ámbito marítimo tiene efectos en la política de un país, en los aspectos: diplomático, jurídico, económico y social y si a estos le sumamos una pensamiento geopolítico marítimo enfocado a la seguridad marítima, lo cual todo en conjunto contribuiría al desarrollo del país.

La Geopolítica es una ciencia que estudia las influencias del poder y las fuerzas relativas que actúan en el área geográfica de un país configurando un sistema de relaciones política – económica – militar a fin de contribuir en forma eficiente en el desarrollo de la implementación de la seguridad marítima, aplicado a nuestra realidad marítima portuaria.

Todo país empeñado en desarrollar políticas marítimas públicas con un enfoque integrado debe crear estructuras eficientes, a través de un sistema de planeamiento estratégico nacional que considere los intereses marítimos como parte de sus intereses nacionales, de donde se debe desprender la importancia de contar con una “Seguridad Marítima” capaz de responder a los retos de la globalización en virtud que los puertos marítimos de un país constituyen uno de sus activos logísticos estratégicos más relevantes, dada su participación en el intercambio internacional de bienes, como lo indican las estadísticas de la Organización Mundial de Comercio (OMC, 2015) que más del 80% de las mercancías que se comercializan en el mundo se mueven por vía marítima, siendo los puertos los



odos que permiten operar dicho intercambio, punto por lo cual es de vital importancia tener una gobernanza marítima del país.

Debido a la importancia de los mares y su conexión natural con los puertos marítimos y México al ser un país bioceánico tiene una ventaja a nivel internacional con otros países pero a la vez tiene el doble de problemas, los cuales debe solucionar para que internacionalmente sea visto como un país seguro para el movimiento de mercancías vía marítima, motivo por el cual a continuación se vincula lo marítimo con los descrito por los pensadores geopolíticos para el desarrollo de una seguridad marítima acorde a las características propias del entorno marítimo del Estado mexicano.

### **Partimos de que contamos con:**

- México es parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) desde 1954.
- Debido a los atentados terroristas del 11 de Septiembre del 2001, suscitados en Nueva York, la OMI, enmendó el SOLAS e incluyó el capítulo XI-2 denominado "Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima", en el cual se prevé la aplicación Código PBIP. Las enmiendas al Convenio SOLAS fueron publicadas en DOF, en julio de 2004, haciéndose obligatorias para el Estado mexicano,
- En diciembre del 2003 la OMI, en conjunto con la OIT adoptan el repertorio de recomendaciones sobre protección a los puertos, a fin de establecer un marco de referencia internacional sobre la protección portuaria.
- Septiembre 2007 se firmó el Acuerdo Intersecretarial entre la SEMAR y la SCT, en donde se establecen los CUMAR, en el marco del SMSSM y la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte
- En noviembre de 2013, SEMAR toma el control del puerto Lázaro Cárdenas.
- Marzo del 2014 se publica en el DOF el Acuerdo Secretarial número 039 las UNAPROP (realiza acciones de vigilancia, inspección y control en funciones de Policía Marítima en el interior de los recintos portuarios, a fin de ejercer la autoridad en materia de Protección Marítima y Portuaria)
- Abril de 2014 la SEMAR tomó el control de las operaciones de la Administradora Portuaria Integral (API) en el puerto de Manzanillo, Col.
- El 21 de abril de 2014, se publica en el DOF el reglamento del CUMAR, y el 26 de noviembre de 2015 el Manual de dichos centros.



- Marzo 2016 el Ejecutivo Federal presentó ante la Cámara de Senadores una iniciativa de decreto para conformar una Autoridad Marítima Nacional, que ejerza la Administración Marítima en México (Control de Capitanías de Puerto).

**Visto gráficamente tenemos:**



**Vinculado con lo anterior con las teorías de los geopolíticos, tenemos que:**

GEOPOLÍTICOS	VINCULACIÓN	ACCIONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA POR EL ESTADO MEXICANO
<p style="text-align: center;"><b>Friedrich Ratzel</b> Leyes de Crecimiento del Estado</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ El espacio del Estado debe crecer con la cultura.</li> <li>➤ El crecimiento del Estado sigue a otras manifestaciones de crecimiento de la población, que deben necesariamente preceder al crecimiento del Estado.</li> <li>➤ El crecimiento del Estado se manifiesta por la anexión de otros Estados, en el proceso de amalgamación.</li> <li>➤ La frontera es el órgano periférico del Estado.</li> <li>➤ En su crecimiento, el Estado lucha por la absorción de secciones políticamente importantes.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ PARTE DE LA OMI.</li> <li>❖ CONTROL CAPITANÍAS DE LÁZARO CÁRDENAS Y MANZANILLO.</li> <li>❖ ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA.</li> </ul>



<p style="text-align: center;"><b>Dr. Rudolf Kjellen</b> El Estado como forma de vida</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ El Estado es una entidad del mismo tipo fundamental que el hombre individualmente considerado; en una palabra es una revelación biológica o un ser viviente.</li> <li>➤ Los Estados están sujetos a la ley del crecimiento: el Estado, como organismo vivo: nace, se desarrolla y muere, o en algunos casos se transforma.</li> <li>➤ El Estado como un ser supraindividual se halla dominado por dos influencias principales que son el medio geográfico y la raza. En otros aspectos de tipo secundario, incluye a la economía, la sociedad y el gobierno.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ PARTE DE LA OMI.</li> <li>❖ CONTROL CAPITANÍAS DE LÁZARO CÁRDENAS Y MANZANILLO.</li> <li>❖ ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Karl Haushofer</b> Teoría de espacio vital</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Asigno fronteras dividiéndolo en “panregiones” constituidas por las regiones económicas globales estrechamente vinculadas en sus tendencias ideológicas.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ PARTE DE LA OMI.</li> <li>❖ ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Halford John Mackinder</b> <i>The Geographical Pivot of History</i></p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Introduce el término “la Isla Mundo”</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ CÓDIGO PBIP</li> <li>❖ CUMAR</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Nicolás John Spykman</b> “Estados Unidos frente al Mundo” y “Las dos Américas”</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rebautizó la teoría de Mackinder de “Tierras Costeras” por “Tierra Orilla” o “Rimland”</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ UNAPROP</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Alfred Thayer Mahan</b> El poder marítimo es la base vital del poderío de un Estado</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Factores que inciden en el poder naval:             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La situación geográfica</li> <li>➤ La extensión de las Costas.</li> <li>➤ La configuración y conformación física del espacio del Estado con respecto al mar.</li> <li>➤ La relación entre la población y el mar.</li> <li>➤ La inclinación nacional hacia el comercio marítimo.</li> <li>➤ Las políticas del gobierno respecto del mar.</li> <li>➤ La flota de guerra.</li> <li>➤ La flota mercante.</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ PARTE DE LA OMI.</li> <li>❖ CÓDIGO PBIP</li> <li>❖ CUMAR</li> <li>❖ CONTROL CAPITANÍAS DE LÁZARO CÁRDENAS Y MANZANILLO.</li> <li>❖ UNAPROP</li> <li>❖ ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Los establecimientos portuarios.</li> <li>➤ La industria naval</li> </ul>		
--	--	--

Tenemos finalmente que la vinculación de los pensamientos geopolíticos con la seguridad marítima que tiene el estado mexicano no esta tan alejada de lo diseñado o planeado por la SEMAR, dando las siguientes recomendaciones a fin de potenciar la seguridad marítima para ser vistos a nivel internacional como un país con fortalezas y oportunidades para el comercio marítimo, basados en la seguridad marítima.

<b>El VINCULACIÓN</b>		
<b>GEOPOLÍTICOS</b>	<b>ACCIONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA POR EL ESTADO MEXICANO</b>	<b>PROPUESTA</b>
<p style="text-align: center;"><b>Friedrich Ratzel</b> <u>Leyes de Crecimiento del Estado</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ El espacio del Estado debe crecer con la cultura.</li> <li>➤ El crecimiento del Estado sigue a otras manifestaciones de crecimiento de la población, que deben necesariamente preceder al crecimiento del Estado.</li> <li>➤ El crecimiento del Estado se manifiesta por la anexión de otros Estados, en el proceso de amalgamación.</li> <li>➤ La frontera es el órgano periférico del Estado.</li> <li>➤ En su crecimiento, el Estado lucha por la absorción de secciones políticamente importantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ PARTE DE LA OMI.</li> <li>❖ CONTROL CAPITANÍAS DE LÁZARO CÁRDENAS Y MANZANILLO.</li> <li>❖ ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>Desarrollo de Políticas públicas sustentadas en el sistema jurídico nacional.</b></li> <li>❖ <b>Ejecución de políticas marítimas nacionales eficientes</b></li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Dr. Rudolf Kjellen</b> <u>El Estado como forma de vida</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ El Estado es una entidad del mismo tipo fundamental que el hombre individualmente considerado; en una palabra es una revelación biológica o un ser viviente.</li> <li>➤ Los Estados están sujetos a la ley del crecimiento: el Estado, como organismo vivo: nace, se desarrolla y muere, o en algunos casos se transforma.</li> <li>➤ El Estado como un ser supraindividual se halla dominado por dos influencias principales que son el medio geográfico y la raza. En otros aspectos de tipo secundario, incluye a la economía, la sociedad y el gobierno.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ PARTE DE LA OMI.</li> <li>❖ CONTROL CAPITANÍAS DE LÁZARO CÁRDENAS Y MANZANILLO.</li> <li>❖ ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>Crear Infraestructura de transporte y portuaria moderna y eficiente</b></li> <li>❖ <b>Generar alta competitividad en la oferta de servicios y tecnología marítima.</b></li> </ul>



<p><b>Karl Haushofer</b> <u>Teoría de espacio vital</u></p> <p>➤ Asigno fronteras dividiéndolo en “panregiones” constituidas por las regiones económicas globales estrechamente vinculadas en sus tendencias ideológicas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ PARTE DE LA OMI.</li> <li>❖ ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>Aceptación de Políticas públicas marítimas con base en un pensamiento geopolítico de seguridad marítima.</b></li> </ul>
<p><b>Halford John Mackinder</b> <u>The Geographical Pivot of History</u></p> <p>➤ Introduce el término “la Isla Mundo”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ CÓDIGO PBIP</li> <li>❖ CUMAR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>Incrementar la ejecución de políticas marítimas a través de la opinión pública, siendo esta el eje rector.</b></li> </ul>
<p><b>Nicolás John Spykman</b> <u>“Estados Unidos frente al Mundo” y “Las dos Américas”</u></p> <p>➤ Rebautizó la teoría de Mackinder de “Tierras Costeras” por “Tierra Orilla” o “Rimland”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ UNAPROP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>Aceptación de Políticas públicas marítimas con base en un pensamiento geopolítico de seguridad marítima.</b></li> <li>❖ <b>Dotar de los medios necesarios para que efectué vigilancia en el mar territorial</b></li> </ul>
<p><b>Alfred Thayer Mahan</b> <u>El poder marítimo es la base vital del poderío de un Estado</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Factores que inciden en el poder naval:             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La situación geográfica</li> <li>➤ La extensión de las Costas.</li> <li>➤ La configuración y conformación física del espacio del Estado con respecto al mar.</li> <li>➤ La relación entre la población y el mar.</li> <li>➤ La inclinación nacional hacia el comercio marítimo.</li> <li>➤ Las políticas del gobierno respecto del mar.</li> <li>➤ La flota de guerra.</li> <li>➤ La flota mercante.</li> <li>➤ Los establecimientos portuarios.</li> <li>➤ La industria naval</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ PARTE DE LA OMI.</li> <li>❖ CÓDIGO PBIP</li> <li>❖ CUMAR</li> <li>❖ CONTROL CAPITANÍAS DE LÁZARO CÁRDENAS Y MANZANILLO.</li> <li>❖ UNAPROP</li> <li>❖ ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>Desarrollo de Políticas públicas sustentadas en el sistema jurídico nacional</b></li> <li>❖ <b>Ejecución de políticas marítimas nacionales eficientes</b></li> <li>❖ <b>Capacitación técnica con identidad marítima</b></li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>Desarrollo de alta competitividad en lo científico y tecnológico</b></li> <li>❖ <b>Generar conciencia cultural enfocada al ámbito marítimo</b></li> <li>❖ <b>Dotar de los medios necesarios para que efectúe vigilancia en el mar territorial</b></li> </ul>
--	--	--

Apoyando de esta manera el desarrollo del Plan Nacional, se obtiene:

- Zonas portuarias modernas.
- Máxima inversión público privada.
- Estabilidad y confiabilidad para las inversiones, así como amplio financiamiento de las mismas.

Ya que se minimizaría el:

- Narcotráfico marítimo
- Inmigración irregular por vía marítima
- Tráfico ilícito de inmigrantes
- Piratería y Robo a mano armada.

### CONCLUSIÓN

La Secretaría de Marina (SEMAR) en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), han signado diferentes acuerdos con el fin de establecer las acciones necesarias para incrementar la protección marítima, en el marco del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y el Código Internacional para la protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. Todo lo anterior para mantener el Estado de Derecho en los puertos y zonas marinas mexicanas, fortaleciendo de esta manera la seguridad marítima y contribuyendo al desarrollo marítimo nacional.

Lo anterior se ha logrado a través del Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018, pero es necesario adecuar la asignación de responsabilidades y de autoridad marítima con una visión geopolítica para el desarrollo de la seguridad marítima, pudiendo tomar como base parte de la estrategia del gobierno federal en la consecución del objetivo 1.2 “Garantizar la Seguridad



Nacional” y la meta nacional número V “México con Responsabilidad Global”, para lograr un Liderazgo geopolítico por medio de la conducción geopolítica del Estado a través del desarrollo y monitoreo de normas y planes de políticas públicas nacionales enfocadas al proceso de ejecución del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo, a fin de contribuir a la integración y cohesión la “Seguridad Marítima”, pudiendo tomar como plataforma el Acuerdo Secretarial 039 de fecha 1 de abril de 2014, donde se crean las Unidades Navales de Protección Portuaria (UNAPROP), con la misión de realizar acciones de vigilancia, inspección y control en funciones de policía marítima, y la iniciativa de decreto para conformar una “Autoridad Marítima Nacional”, que ejerza la Administración Marítima en México, presentada por el Ejecutivo Federal ante la Cámara de Senadores en marzo de 2016, para que de esta forma el estado mexicano desarrolle su Seguridad Marítima con una visión geopolítica.



### Referencias Bibliográficas.

Diario Oficial de la Federación, 2014.

**Elizalde Monteagudo, P. (25 de Noviembre de 2014). Protección Portuaria: la nueva policía marítima de México. Montevideo, Uruguay, Uruguay.**

**Gobierno de la República. (2013). *Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018*. México, D.F.: Gobierno de la República.**

**Martínez de Anda, C. A. (2005). Diccionario Naval Tomo I. México, D.F.: Secretaria de marina.**

**Meza Orozco, N. (2014). El nuevo rumbo de los puertos en México. Forbes México, web.**

**Secretaría de Marina. (31 de Marzo de 2014). Diario Oficial. Acuerdo Secretarial 039. México, D.F., México: Semar.**

**Secretaría de Marina Armada de México. (2009). DAM 3.1.1.3 Manual de Operaciones de Protección Marítima y Portuarias. México, D.F.: SEMAR.**

**SEMAR-SCT. (2007). Acuerdo de Colaboración para Garantizar la Protección, Seguridad y Prosperidad Marítima y Portuaria. Mexico: SEMAR-SCT.**

**Van de Voort, M. (2003). *Improving the Security of the Global Sea-Container Shipping System*. Pittsburgh: Rand.**

**Naim, M. (2006). *How Smugglers, Traffickers and Copycats are Hijacking the Global Economy*. Nueva York: Anchor Books.**

**Spykman, N. J. (1942). *American's Strategy in World Politics*. United States: Siglo XXI.**

**Urquiza, A. P. (2012). Origen de la Geopolítica. *Revista del CESNAV*, 8-20.**

Amable lector para atender sus dudas, comentarios o sugerencias del presente texto siga

el siguiente link <http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM/contacto.html>