



La conciencia marítima mexicana en el siglo XXI

RESUMEN

Para el Estado mexicano, el presente siglo es una inmensa oportunidad de lograr la proyección de sus intereses nacionales más allá de sus fronteras terrestres, lo que significa un cambio de mentalidad y de las propias condiciones institucionales en la que está establecido nuestro proyecto de nación. De ahí la importancia de tener muy en cuenta las condiciones y causalidades de ejercer y aplicar una conciencia marítima, por lo que para ello, es menester recordar los elementos históricos que a determinadas naciones les dieron la viabilidad de pasar de una conciencia terrestre a una bioceánica, pero de igual manera, es de relevancia la comprensión de la aplicabilidad de una metodología Talasopolítica con la que se debe de ir trabajando para que México de el gran paso para la ocupación de su entorno marítimo.

Palabras claves: Conciencia marítima, seguridad nacional, desarrollo nacional, Guardia Costera, Autoridad Marítima Nacional, potencia, seguridad internacional, bioceánico, marcha al mar.

ABSTRACT

For the Mexican State, the present century is an immense opportunity to achieve the projection of its national interests beyond its terrestrial borders, which means a change of mentality and of the own institutional conditions in which our nation project is established. Hence the importance of taking into account the conditions and causalities of exercising and applying a maritime awareness, so for this, it is necessary to remember the historical elements that certain nations have given them the viability of moving from a terrestrial to a bioceanic consciousness, but in the same way, it is important to understand the applicability of a Talasopolitic methodology that must be worked on, in order for Mexico to take the great step for the occupation of its maritime space.

¹ Es Licenciado en Relaciones Internacionales, Maestro en Estudios en Relaciones Internacionales y Doctor en Ciencias Políticas con orientación en relaciones internacionales, por la UNAM.



Key words: Maritime awareness, national security, national development, Coast Guard, National Maritime Authority, power, international security, bioceanic, march to the sea.

INTRODUCCIÓN

Cuando se piensa en México se debe de hacer a condición de su importancia marítima y de su propia proyección global, más aun, a causa de lo que exige este siglo por la interacción de los Estados nacionales, corporativos transnacionales, Organizaciones no Gubernamentales (ONG's), entre otros tantos actores, lo que ha tenido un dinamismo *sui generis*, mucho de ello es gracias a la conectividad que existe por causa de los avances tecnológicos con los que interactuamos día tras día, máxime desde el ámbito marítimo. En ese sentido, México como potencia media, cada vez está asumiendo un papel protagónico y de responsabilidad, debido a: 1) su vinculación con América del Norte, 2) por su permanencia en el concierto de naciones Centroamericanas y del Caribe, también por ser un Estado con voz propia ante la comunidad latinoamericana, sin dejar de mencionar su activa participación en el escenario de Asia-Pacífico y, 3) por comenzar a ser un actor relevante en los espacios europeos.

Pero de igual manera, es importante atender que las próximas décadas las amenazas a la integridad de los Estados nacionales habrán pasado de la confrontación *vis a vis*, para ser transversales, en un modelo de red en donde, lo que amenaza al sudeste asiático tiene un impacto en México y lo que acontezca en el Magreb de igual manera, de ahí lo imperioso de asumir plena responsabilidad y actuar con criterios estratégicos y talasopolíticos por parte del Estado mexicano.

Esta abstracción, de lo que en los últimos años ha ido ejerciendo nuestra nación tanto en lo global como en lo regional, está obligando a que México deba modernizar su proyecto de nación como las acciones propias de sus intereses nacionales, lo cual, sin duda, están teniendo un impacto en los procesos ideológicos y doctrinales del quehacer de la sociedad mexicana.

En ese sentido, los diversos compromisos que México ha ido asumiendo en los últimos años, están encaminados a consolidar un Estado fuerte y vigoroso frente a la incertidumbre que dejan las rivalidades de las potencias tradicionales (Estados Unidos de América, Federación Rusa, Unión Europea, Reino Unido, Japón y República Popular de China), como también, se le está otorgando una atención especial al combate al crimen organizado y la debida aplicación de los Derechos Humanos; todo en aras de fortalecer el estado de Derecho para dar certidumbre a un efectivo desarrollo nacional que le permita a la nación atender con eficacia cualquier riesgo o amenaza que se presente en el siglo XXI.

Asimismo, no se deben soslayar los retos que tenemos como nación independiente, que están definidos no solo por problemas internos, sino también a causa de la interacción internacional que cada vez es más



intensa y demandante de las capacidades del desarrollo de las naciones y más si estas están llamadas a cumplir un rol de liderazgo regional o continental, como lo es para México, a partir de las oportunidades que le da su espacio marítimo, su espacio azul, que es su vínculo ante el resto del mundo.

La historia, un sustento fundamental.

En pleno siglo XXI, el dinamismo y eficacia con el que cuentan las potencias continentales y globales, tiene que ver con un óptimo ejercicio de su poder marítimo, el cual está íntimamente vinculado a la concepción de una eficaz política nacional de ejercer una presencia en la mar, más allá de la línea costera de la nación, es decir, el océano es una extensión de sus intereses nacionales, son un espacio de la implementación de su poder nacional.

Por tales causas, es de destacar lo que atinadamente el gobierno de la República ha establecido como parte de sus acciones en pro de instituir sólidos principios para ir erigiendo una *conciencia marítima*, por ello, entorno al espacio de análisis que brindó la *Cumbre Mundial del Océano 2018*, el Presidente de la República Mexicana identificó dos puntos que pueden determinar las directrices mediante las cuales México sustente la plena acción sobre su amplio entorno marítimo, siendo los siguientes:

Primero, asumiendo que “Los océanos son una fuente de enorme riqueza de la cual dependen millones de personas, y los países que tienen el privilegio de contar con litorales deben aprovecharlos” (República, 2018). En efecto, tal afirmación debe de ser asumida para el fortalecimiento del desarrollo nacional que México debe identificar para la elaboración de las propuestas geoestratégicas que le den certidumbre y proyección a la nación en el presente siglo, lo que le obligará de igual manera, a que se amplíen las acciones más allá de los límites de nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE), extendiendo los intereses nacionales en acciones *talasopolíticas* que den fortaleza a nuestro posicionamiento regional y mundial.

El *segundo punto* que expresó el Presidente de la República, fue el reconocimiento del “destacado papel de la Secretaría de Marina por sus acciones de vigilancia, seguridad y protección de las áreas naturales protegidas e instalaciones portuarias. Su trabajo ha sido clave para lograr el desarrollo sustentable de mares y océanos”(República, 2018). Con estas palabras, las acciones del Ejecutivo federal asumieron una responsabilidad dentro del ejercicio de gobernar para lograr un fortalecimiento del Estado y de sus intereses nacionales; es decir, se tomó una acción política, que en palabras del Dr. Emilio Vizarratea (2016), se explica cómo:

La política y lo político son las dos caras visibles de una misma moneda. Es la dualidad que totaliza, la acción humana. Ahí se registra al quehacer del hombre, del hombre vinculado con la naturaleza y la sociedad (su segunda naturaleza). Del hombre que crea instituciones, que impone proyectos, que diseña leyes, que estima el cambio social, que provoca el enfrentamiento, que concilia los intereses, que avanza un programa, del hombre que se relaciona con otros hombres como sujeto de poder, del hombre como estratega (Vizarratea, 2016,p. 43)



De igual manera, así como el hombre se reconoce a sí mismo como un estratega, tal ejercicio se debe de asumir para las acciones de la Secretaría de Marina (SEMAR), esto incluye ampliar su rango de profundización en el conocimiento científico del entorno marítimo, así como también en lo referente a la modernización tecnológica de sus embarcaciones para garantizar la seguridad de los mares mexicanos. Por lo anterior, es importante que, para obtener tales resultados, se realicen una serie de cuestionamientos que permitan ir identificando como debe de ser la política del Estado mexicano para fortalecer los intereses nacionales, el proyecto nacional a través de una presencia fuerte y sustantiva en la mar, de lo anterior se identifica lo siguiente:

¿Qué es lo que hace que una nación adquiera una conciencia marítima, en la construcción de la nación?, ¿la influencia histórica y las motivaciones marítimas, fueron parte de los fundamentos ideológicos-doctrinales que coadyuvaron en dicho proceso? ¿Fueron acaso, las acciones realizadas por naciones enemigas, las que apoyaron en la formación de la nación?

En ese sentido, en la historia de la humanidad se han identificado diversas condicionantes mediante las cuales, cuando una nación es puesta a prueba en su situación de supervivencia, tiende a modificar las condiciones de las estructuras de poder, tal como las venía ejerciendo tiempo atrás. Un ejemplo de esto lo encontramos en la rivalidad que se gestó entre el Imperio Cartaginés y la República Romana por el control de lo que hoy conocemos como Mar Mediterráneo en el desafío por ejercer el dominio del comercio regional, lo que propició la supremacía naval-militar, económica, política, cultural e ideológica en un marco geopolítico que definió toda una era del desarrollo occidental.

Luego entonces, la República Romana, cuya esencia estaba justificada en un eficaz y moderno ejército -*La Legión Manipular*-, tuvo que ajustar las características de su poder militar y proyectarlo hacia un entorno en el cual había hecho una presencia mínima, que era el espacio marítimo. Su presencia estaba sustentada en fines básicamente mercantiles; sin embargo, la presión de una extraordinaria flota cartaginesa obligó a la elite romana a establecer acciones estratégicas, en ese entorno, donde no habían tenido una acción contundente y que era su primera línea de defensa natural...*el mar*.

La decisión asumida por la República Romana, le permitió superar a la nación cartaginesa en las llamadas *Guerras Púnicas*, y en consecuencia le otorgó el control pleno en un espacio al que denominaron *Mare Nostrum*, es decir, *Nuestro Mar*. La capacidad romana para asimilar su nueva condición, en donde estaba de por medio el proceso permanente de construcción de una nación, obligó a la joven República a replantear lo que en terminos geopolíticos se denomina: *determinismo geográfico*, pues este no solo era terrestre, también



era marítimo. Tras el triunfo sobre Cartago², así como la eliminación gradual de piratas en su mar, les permitió tener un avance extraordinario en sus pretensiones territoriales para ejercer el control del comercio y la agricultura, sin dejar de mencionar la difusión de un estilo de vida que fue definido desde Roma, impactando sobre todo el litoral del Mediterráneo, además del Medio Oriente, el centro, este y norte de Europa, así como en la isla de Anglia (Gran Bretaña).

Ante tales beneficios, que fueron conseguidos por la incursión romana en el espacio marítimo, la adopción de una *Conciencia Marítima*, simbolizó al mismo tiempo un cambio en el paradigma geopolítico de la construcción de lo que llegó a ser el Imperio, pues apoyó el proyecto y el interés de una nación en la búsqueda y conquista de sus anhelos hegemónicos.

La civilización romana es un ejemplo muy interesante para el desarrollo de la *Conciencia Marítima*, pues hicieron uso de todos sus recursos del momento, tanto ideológicos, políticos, económicos, militares, como tecnológicos que les permitieron pasar de ser un pueblo enclavado en el centro de la península itálica a un imperio que definió, en todo sentido, la evolución de la cultura, la ciencia y la vida política de prácticamente toda Europa entre el año 509 a. C. hasta el año 476 d. C. Esto es toda una proeza de la edificación de una nación que supo asimilar el valor geoestratégico que representaba la Mar como el influjo mediante el cual se asumió un liderazgo continental.

En ese mismo orden de ideas, es que se deben de considerar los procesos institucionales y doctrinales para llevar a cabo tales proyectos nacionales, situación que es interesante reflexionar en lo que fue la propia transformación que tuvo la nación inglesa y su clase dirigente para utilizar su vinculación con la Mar en su afán de desarrollo y su anhelo por ser una potencia frente al resto de las naciones europeas.

Por tal causa, a principios del siglo XVI, Inglaterra no era ni por mucho la potencia naval que ahora se le reconoce, por el contrario, en aquel entonces la nación que comenzaba a destacar era Portugal gracias a los descubrimientos náuticos que les permitieron navegar alrededor del continente africano, tomando a la isla de Azores como punto de referencia, y que los llevó hasta la posición de Goa³, cercana a la costa de lo que hoy es la India. Asimismo, diversos reinos en la península hispana se habían unido en una alianza matrimonial (Fernando de Aragón e Isabel de Castilla) con la finalidad de hispanizar citado espacio terrestre, expulsando la presencia árabe y judía que tenía, cuando menos, cuatro siglos en dicha región.

Sus esfuerzos se concretaron a principios de 1492 con la toma de Granada, permitiéndoles aprovechar los conocimientos de las nuevas rutas descubiertas por el reino portugués, con la intención de alcanzar los

² Al respecto es de gran interés revisar la estructura de las estrategias navales que se llevaron a cabo en esta época. Ver en Dickie, Iain (2010). *Técnicas Bélicas de la Guerra Naval*. 1190 a. C.-Presente. LIBSA, Madrid. Págs 36-40.

³ Es uno de los estados más pequeños de la India, construida y fundada en el siglo XV, considerada como la segunda capital del sultanato hindú.



derroteros comerciales que accedieran a la antigua *Ruta de la Seda*, que en Europa estaba bajo control de la República Veneciana, es decir, el naciente Reino de España emprendió el camino para hacer ajustes a su proyecto de nación encaminado a que sus intereses se volcaran al espacio oceánico⁴, la consolidación terrestre ya se había logrado, era momento de emprender el camino a la mar.

Con tal situación, la conciencia marítima inglesa tuvo una serie de influjos bastante interesantes, pues a pesar de contar con un determinismo geográfico complejo, a razón de vivir en una isla, ésta contaba con los recursos naturales suficientes para mantener a la población; ríos, llanuras, bosques y pastizales les proveían de la certidumbre para contar con una base mínima de alimentación, además del resguardo frente a factibles amenazas provenientes del continente europeo, de alguna forma la isla estaba a salvo.

Sin embargo, la pretensión del dominio marítimo comenzó a influir en el reino inglés, primero a causa de la influencia dejada por las invasiones de vikingos siglos atrás y, a su vez, por los descubrimientos de parte de portugueses y del nuevo reino español, que identificaron corrientes y vientos marinos que les permitieron ampliar sus espacios de dominio; estos hechos provocaron en la población y en la nobleza reinante, un ánimo de cambio para equilibrar el status geopolítico de dominio por parte del Imperio Español a causa de la obtención de los territorios de ultramar en el continente Americano⁵.

No se debe de soslayar, que a raíz del primer viaje de Cristóbal Colón en dirección a las Indias y haber llegado a una isla en el Mar Caribe a la que denominó *La Española*, el mundo europeo cambio radicalmente en su realidad, pues si bien se realizaban viajes comerciales alrededor del mar Mediterráneo, hasta finales del siglo XV seguían prevaleciendo las leyendas y amenazas de terribles monstruos que asediaban los mares, aunado a la idea de que la Tierra era plana y los mares llegaban a un punto en donde desembocaban en una eterna cascada en el universo. Esta situación cambio a causa del cruce del Océano Atlántico, eliminando los miedos a monstruos y comprobándose la falsedad de que la Tierra era plana, idea sostenida por la iglesia católica.

Con la rápida ampliación del Imperio español se expuso una importante pugna en el control de las rutas de navegación y de los recursos que se podían obtener por medio de estas, por esto, en 1496 el rey de Inglaterra Enrique VII, contrató los servicios del marino *John Cabot* para realizar la navegación y exploración del Atlántico Norte, haciendo uso del espacio ya conocido a causa de la pesca de arenques que realizaban cerca de las aguas de la isla de Terranova, en lo que hoy es América. Tras la muerte de Enrique VII y de su sucesor Arthur Tudor, el reinado quedó en manos de Enrique VIII, quien se centró en separar a su nación del control

⁴ Ver al respecto un interesante análisis sobre el desarrollo estratégico de Venecia en: Grygiel, Lakub J. (2006). *Great Powers and Geopolitical Change*. Baltimore, págs. 21-39.

⁵ Ver al respecto una importante obra de la evolución naval en: Lavery, Brian (2017). *Ship. 5, 000 years of maritime adventure*. DK-Penguin Random House, Baltimore.



de la iglesia católica y de una factible asimilación de sus posesiones por parte del reino español, a causa de que su hermano Arthur se había casado con Catalina de Aragón, hija de los Reyes Católicos; aunado al catolicismo que seguía siendo profesado en regiones como Escocia, lo que hacía que España tuviera pretensiones sobre la isla a causa de los lazos familiares y por la defensa de la religión católica sobre el protestantismo anglicano, impuesto por el propio Enrique VIII.

Sin embargo, fue con el reinado de la hija de Enrique VIII, Isabel I; quien hizo uso de las acciones de la piratería a través de personajes como *Sir Francis Drake* y *Sir Walter Raleigh*, para establecer las bases de una nueva etapa de su desarrollo nacional. A partir de estas medidas, la segunda mitad del siglo XVI fue un despertar en la *conciencia inglesa* del uso del mar, las acciones de saqueo y masacres que llevaron a cabo los diversos piratas ingleses encontraron apoyos sustanciales en la propia monarquía, quien les ofreció amnistía y apoyo institucional para sus actividades, ofreciéndoles el título de corsarios al servicio de su majestad inglesa.

Tales acciones fueron también sustentadas en los libros elaborados por Hernán Cortés y Bernal Díaz del Castillo, traducidos al inglés y en los que expresaban las maravillas de las conquistas logradas bajo su mando y en beneficio del Reino de España. De igual manera, se publicó el manuscrito de Thomas Nicholas que fue la traducción de *La Historia General de las Indias* de López de Góngora, así como también de un miembro de la corte y cercano asesor de la Reina Isabel I, Richard Hakluyt, quien elaboró unos documentos intitulados *Principal navigations*⁶ y *Particular Speech*. En ambos hizo uso de una extraordinaria retórica para exaltar el nacionalismo inglés y que su patria, como la Reina, tenían un obstáculo para ejercer un dominio en los territorios de ultramar, el cual no era otro que el reino de España, al cual debían de derrotar, luego entonces, los escritos ya mencionados, pero sobre todo el elaborado por Richard Hakluyt, estableció los parámetros de la conciencia marítima y del propio quehacer Talasopolítico para la construcción del imperio.

De lo anterior, en 1603, con la unificación de los reinos de Inglaterra y Escocia, se maduró profundamente la idea de crear un poderoso imperio marítimo cuyos alcances avanzaban en América y en el sudeste asiático, todo gracias al cambio de su pensamiento doctrinal y de verse amenazados por los españoles. Por tal causa, a partir de 1707, el reino se transformó en imperio, el imperio británico, cuya nueva pertenencia en la mar les salvo de las amenazas externas, obligándolos a vivir y saber vivir de él, pues en *la mar* se encontraba su destino y porvenir. Esta condición existió prácticamente hasta la Segunda Guerra Mundial, cuando para salvar la integridad de la isla ante el acoso de la Alemania Nazi, entregó su avance científico y su dominio marítimo a su aliado y potencia triunfadora, los Estados Unidos de América (EE.UU.), al ceder la isla de Diego

⁶Al respecto parte del texto original se puede localizar en la siguiente página electrónica, para su análisis, en.
<http://biblioteca.org.ar/libros/167548.pdf>



García⁷ en el Océano Índico, como los avances tecno-científicos de su época que fueron detallados en el Informe Tizard⁸.

En este recuento de las acciones que condujeron a diversas naciones para asumir una conciencia marítima, es importante identificar las acciones que llevó a cabo el Imperio Chino a través del primer emperador de la dinastía Ming, Zhu Di, quien ordenó la construcción de una amplia y formidable flota bajo el mando del Almirante Zheng He para que navegara en dirección al Océano Índico y de ahí recorrieran, exploraran y mantuvieran contacto diplomático con las naciones árabes y otros pueblos, ofreciéndoles su protección a través del vasallaje, lo que los llevaría a una factible navegación a principios del siglo XV para recorrer prácticamente casi todos los océanos actualmente conocidos, de acuerdo a narrativas recientes.

No obstante, los éxitos alcanzados, tras la muerte del emperador Zhu Di, el proyecto llegó a su finalización, mismo que recientemente fue retomado por la actual dirigencia del Partido Comunista chino, que encabeza Xi Jinping en su estrategia *One Belt, One Road*, una nueva versión de la Ruta de la Seda acorde a los nuevos tiempos y a su capacidad militar, naval, política económica y tecnológica.

Estos pocos ejemplos de naciones que lograron construir todo un proyecto talasopolítico, permiten identificar que **la conciencia marítima** es parte del **proceso doctrinal** de toda nación y que sea cual sea, el motivo por el cual se le impulse, se vuelve un importante elemento del **fortalecimiento del interés marítimo** de las naciones ya que, con este tipo de determinaciones, la existencia como nación se fortalece y define las reglas que se establecen en el orden internacional del momento.

No obstante, en el caso del Estado mexicano, los antecedentes para generar la *conciencia marítima* para el debido ejercicio de los intereses nacionales, no tuvo el mismo desarrollo como las que ya se han expuesto. En efecto, se encuentran determinados antecedentes en la cultura maya, cuya necesidad de ir ejerciendo un proceso de expansión en el espacio terrestre al sur de lo que hoy es México y parte de Centroamérica, tales condiciones, les obligaron a desarrollar una tecnología que permitió a esta cultura navegar a manera de cabotaje en áreas del Mar del Caribe, tal esfuerzo, posteriormente fue importante para la exploración española en la conquista de la región denominada Antillas.

Tras el establecimiento de la autoridad española sobre el extinto imperio azteca, el fraile Andrés de Urdaneta, realizó el primer viaje de exploración buscando la ruta que les llevara a China y a Japón, encontrando la llamada *tomavuelta*, modificando la conciencia marítima española, como también a la propia novohispana⁹, al llevar en los primeros viajes a guerreros tlaxcaltecas como parte de su cuerpo de infantería y que varios

⁷ Es un pequeño atolón situado en el Archipiélago de Chagos al sur de la India, la cual alberga una base militar estadounidense

⁸ Este informe está disponible en <http://www.secnav.navy.mil/innovation/Documents/2015/11/TizardProgramFinal.pdf>

⁹ Para una revisión más a fondo de este evento revisar: <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/58cuaderno/cap01.pdf>



de estos decidieron formar parte del proceso de transculturización en la isla de Filipinas, sin dejar de citar la importancia en el establecimiento de la ruta comercial entre el puerto de Acapulco y Manila, permitiendo una conexión inter-oceánica de interés para la corona española.

En esta comunicación que se logró a través de la Nueva España entre Asia y Europa, fue trascendental lo realizado por la Armada de Barlovento, cuya base principal estaba en el Puerto de Veracruz, apoyando en la protección del envío de la mercadería que proveía de Asia a través de la *Nao de Acapulco* (para muchos de Manila), como también para darle certidumbre al desarrollo económico del litoral del Golfo de México y del Mar Caribe bajo la jurisdicción del Virreinato de la Nueva España, que en diversas ocasiones se vio bajo la amenaza de intereses ingleses y franceses.

Desde el comienzo del periodo virreinal hasta el proceso de emancipación del Imperio Español por parte de lo que será México, los puertos como Acapulco y Veracruz, significaron no solo el punto de ingreso de la mercadería proveniente de otras naciones, sino también, parte del mantenimiento económico del entonces virreinato por su función, ya que este se había convertido en un muy valioso punto de conexión para las necesidades de existencia del propio imperio. En ese sentido, la Nueva España centraba su importancia por ser el referente geoestratégico de los intereses españoles en su sostenimiento como potencia y en las propias disputas frente a sus antagonicos como Francia y el Imperio Británico.

Sin embargo, el propio movimiento de independencia, de una forma no prevista por parte de sus líderes, cortaron ese posicionamiento geoestratégico de sus puertos como en el caso de Acapulco, pues al ser tomado por las fuerzas de Don José María Morelos y Pavón en agosto de 1813, la comunicación hacia Manila por medio de la Nao fue devastada a causa de la guerra independentista, misma que no se restableció tras la obtención de la independencia de México, perdiéndose una muy importante comunicación *intra-Pacífico*, vital para las propias necesidades que requeriría la nueva nación mexicana.

De igual manera, con el triunfo independentista a manos de Agustín de Iturbide y de Vicente Guerrero, entre otros, la situación para la joven nación no mejoró, por el contrario, prácticamente a los pocos meses de haberse instaurado el Primer Imperio liderado por el propio Iturbide, los diferendos ideológico-doctrinales se hicieron presentes dejando de lado lo alcanzado en el periodo virreinal, pues no se dispuso que la Nao volviera a navegar en dirección a Manila y en el caso del Golfo de México, aun cuando ya se había alcanzado la independencia, el gobierno de Fernando VII no aceptó dicha condición por lo que las tropas españolas acantonadas el San Juan de Ulúa no se retiraron y mantuvieron en el Puerto de Veracruz un constante asedio que impidió el establecimiento de una Marina de Guerra afín a los intereses que demandaba México.



Es importante considerar que desde el inicio de la independencia en 1810 hasta que terminó en 1821, las batallas claves, los puntos estratégicos a ser tomados, como las áreas de desarrollo económico estaban en lo que se le denominó el Bajío, por lo que la cultura marítima fue abandonada rápidamente, aunado a que en el proyecto de nación que se fue imponiendo tras la caída del Imperio de Iturbide, no tuvo la visión de mantener la cultura marítima heredada del gigantesco imperio español, simplemente fue olvidada, asumiendo que las potencias de la época no tendrían ambiciones territoriales sobre México y ayudarían a su desarrollo nacional, por lo que las consecuencias rápidamente se hicieron presentes.

Por ello, es importante identificar que las primeras medidas en el aspecto marítimo se dieron dentro del imperio de Agustín de Iturbide, quien buscó consolidar a México como una potencia bioceánica a través de acciones para recuperar la condición de conectividad que tuvo en el periodo virreinal; sin embargo, la nueva nación no contaba con el reconocimiento de las potencias europeas, como tampoco de otras naciones como el otrora imperio español y mucho menos de los EE. UU. Aunado a este bloqueo diplomático, no se contaba con suficientes barcos, puertos, astilleros, marineros y oficiales; ni con un cuerpo amplio para fungir como almirantazgo que diera certidumbre al proyecto de nación.

Tan solo como rival cercano se tenía a los Estados Unidos, quienes tenían en Washington DC, Filadelfia, Norfolk, Nueva York y Charleston, sus principales puertos navales de la época contando con 62 barcos de guerra (4 de ellos con capacidad de 96 a 102 cañones), 10 fragatas, así como bergantines, corbetas, goletas balandras y bombardas (SRE, 1985). Esta amenaza se sumaba a la difícil circunstancia vivida entorno al fuerte de San Juan de Ulúa, que seguía recibiendo apoyo logístico desde La Habana, además que desde este lugar mantuvo en zozobra la vulnerabilidad del puerto e inclusive de la vigencia del propio imperio.

En efecto, el proyecto bioceánico de Iturbide buscaba asumir un rol comercial activo del lado del Pacífico, al poner en marcha la navegación entre Acapulco y Manila, asegurando así, un ingreso importante como abastecedor de los insumos provenientes de los mercados del sudeste asiático, lo que permitiría también extender la capacidad del Imperio mexicano en dicha región estratégica, todo a través de una eficiente *Marina* que rivalizara con las potencias de la época.

De igual manera, el imperio de Iturbide tenía como proyecto de nación obtener el control de la isla de Cuba y de ser posible de la isla de Puerto Rico, en una suerte de *rimland* marítimo que protegiera los intereses del propio imperio frente a las potencias europeas y de las naciones del propio continente americano (Azcarate, 1932). Dicho proyecto, debidamente analizado, consideraba que contaban con el tiempo para consolidar una *Marina Mercante* y una *Marina de Guerra*, lo suficientemente fuerte para posicionarse en un papel de liderazgo continental, tal cual lo había venido ejerciendo la Nueva España en la época virreinal, no obstante, de lo estimado en las proyecciones del imperio, los sucesos de San Juan de Ulúa demostraron lo apremiante



que era contar con una política institucional hacia el mar, con una Marina de Guerra eficiente y moderna para contrarrestar la insubordinación española que desde ahí se gestaba.

El propio emperador Iturbide tenía conocimiento de los sucesos y de las limitaciones que tenía para enfrentar la situación, pues no se contaba con una fuerza naval eficaz para lograr su cometido, por ello utilizó el intercambio de cartas con el General José María Dávila, quien estaba al frente de los insurrectos, pero el esfuerzo fracasó, como también los buenos oficios de su Secretario de Guerra y Marina, Antonio de Medina.

La situación provocó que el Secretario de Guerra y Marina considerara que era oportuna la compra de barcos con fines navales a Estados Unidos para suplir la falta de medios suficientes para la atención de una situación como la que se estuvo presentando, por ello, envió a Eugenio Cortés, de origen peruano para la adquisición de *una fragata y de ocho corbetas* que formarían la primera escuadrilla nacional, pero faltaba tomar en consideración un detalle: el gobierno estadounidense tenía mucho recelo de que México se había convertido en un imperio y no en una república, como era su deseo, y que los proyectos que estaba elaborando el emperador fructificaran frente a su propio proyecto e interés nacional.

Por esta causa Estados Unidos no había extendido su reconocimiento a México como nación y así beneficiarlo del crédito internacional. Por lo tanto, la compra de barcos se volvió muy difícil de concretar, aunado a esto, debido a la escases de fondos para la compra, Eugenio Cortés hizo uso de un crédito para la compra de las *Goletas Iguala y Anáhuac* y diez lanchas cañoneras, pero la falta de liquidez de la hacienda pública del imperio provocó que no se cubrieran las letras firmadas, siendo encarcelado hasta que Richard Mead, quien simpatizaba con la independencia de México, fungió como fiador.

Tales barcos finalmente llegaron a México para formar la primera escuadrilla que tuvo como encomienda el bloqueo de San Juan de Ulúa, tomando acción las goletas *Iguala, Anáhuac*, las balandras cañoneras *Chalco, Chapala, Texcoco, Orizaba, Campechana y Zumpango*; poco tiempo después se unirían la *Tampico, Papaloapan y Tlaxcalteca* para hacer valer la soberanía sobre el fuerte de San Juan de Ulúa. Desafortunadamente, el emperador Iturbide no vio recobrada la fortaleza de manos de los españoles, a causa de su derrocamiento por parte de las fuerzas liberales y de la injerencia de actores diplomáticos extranjeros, tanto de EE. UU., como de la Gran Colombia, cuyos apoyos estaban centrados en la creación de una República en México y no de un Imperio, por lo que sería hasta el mandato de Guadalupe Victoria quien, tanto a través de acciones diplomáticas como de un eficaz bloqueo naval, se consumó el desalojo del castillo de San Juan de Ulúa el 23 de noviembre de 1825 (Lavalle, 1985).

Las acciones de Pedro Sainz de Baranda en la liberación del puerto de Veracruz, así como las llevadas a cabo por el Comodoro David Porter al traer el Bergantín Guerrero (construido en el más importante astillero



de Estados Unidos de America con 22 cañones) los que proporcionaron un apoyo ejemplar para que la ahora República mexicana diera importantes avances en la defensa de su entorno marítimo en la región del Golfo de México frente a las acciones hostiles que España emprendió desde Cuba en su intento por derrotar nuestra independencia.

Tales hechos, aunque valiosos para la historia nacional, no se volvieron parte de las necesarias políticas institucionales que coadyuvaran con el establecimiento de una *conciencia marítima mexicana* y, por ende, en un interés nacional por ejercer un dominio talasopolítico, de hecho, existe un vacío histórico y político en la consolidación de nuestra independencia desde una perspectiva marítima y la identificación de sus proyectos e intereses lo que, sin duda, tuvo su impacto en como establecer una conciencia marítima para la población y en la idea de lo que somos como nación y como nos hemos forjado a través de los años.

Este tipo de situación, puso en evidencia la falta de un adecuado razonamiento de la importancia de asumirse como una nación con vocación marítima heredada por el Imperio español, que le permitiera competir en el orden internacional que se estaba formando a principios del siglo XIX por causa de las propias independencias de los antiguos virreinos, y fue plasmada en un cuento corto del escritor Julio Verne que se intitula *Un drama en México* (Verne, 2013), redactado alrededor de 1845 y publicado en *Musée des Familles, seconde série*, volumen 8, número 10, en julio de 1851.

La trama se origina el 18 de octubre de 1825 en un navío español llamado Asia, que está navegando junto con un bergantín de nombre La Constancia y cuyo viaje los ubica en la isla de Guajan, en las Islas Marianas, bajo jurisdicción de la capitanía General de Filipinas. El momento histórico por demás, es bastante interesante, pues es justo cuando México estaba transitando de ser un Imperio a una República y que no lograba conseguir el reconocimiento internacional por parte de la mayoría de las naciones; que se veía amenazada por España por su debilidad institucional y que solo EE. UU. y Gran Bretaña, habían establecido relaciones diplomáticas para obtener ventajas económicas favorables a sus intereses.

La narrativa de Verne explica que el firme mando del Comandante del navío La Constancia, el Capitán Ortega, genera un clima de animadversión en parte de la tripulación que es liderada por el Teniente Martínez, quien propone un motín y llevarse las embarcaciones en dirección hacia el continente americano para venderlas a una joven nación llamada **Confederación mexicana**, ya que esta no contaba con la suficiente fuerza naval para hacer valer su independencia frente a las potencias de la época.

Tras amotinarse y asesinar al Capitán Ortega, las naves lograron llegar a la costa californiana, en la bahía de Monterey, en donde fueron recibidos por el Comandante Militar del puerto y a quien se le explicó las intenciones de entregar los dos navíos a la autoridad mexicana, por lo que se le invitó a que viajaran a la



capital de la nación para la negociación de compra-venta. Así, el navío llamado Asia, se quedó en el puerto californiano, mientras que La Constancia navegó hacia el sur en dirección del puerto de Acapulco, justo el punto de encuentro de la vinculación española entre Europa y Asia.

A su vez, el relato hace ver que en la Marina de Guerra de España, el efecto de las difíciles circunstancias experimentadas en el periodo del reinado de Fernando VII, estaba cobrando insubordinaciones, deslealtades y ante todo, odio hacia la autoridad formal; sin embargo, las decisiones que asumió el Teniente Martínez con parte de la tripulación hacen considerar que la conciencia de formar parte de una nación se desvanecieron, que su identidad nacional ya no era importante al sentirse un tanto avergonzado de vivir en un momento en el que el imperio español estaba sufriendo su ocaso y que su destino se volvió tan solo utilitarista, tal como el de un pirata.

De acuerdo con Verne, España había heredado a México cuatro puertos en el océano Pacífico, San Blas, Zacatula, Tehuantepec y Acapulco, destacando solo este último, que contaba con las mínimas condiciones para la navegación de altura; pero para el autor, era una pésima ciudad, mal construida, insana y su única ventaja eran sus altos peñascos para vigilancia del mismo, desde dónde era protegido por tres bastiones con sendas baterías a la entrada de la rada del puerto y protegidos en última estancia por el fuego de los cañones del fuerte de San Diego.

La anterior descripción pone de manifiesto que México no solo adolecía de una Marina de Guerra, sino que tampoco tenía una adecuada red de puertos de altura que le dieran la debida conectividad en el Océano Pacífico, es decir, el triunfo del proyecto independentista no había generado las condiciones para hacer de México un país con **una conciencia marítima, naval**, más bien, la **elite política** del momento estaba definiendo su entorno en **una conciencia enteramente terrestre**.

No obstante, el recuento histórico va en otro sentido, la navegación entre la Nueva España y Filipinas, así como las actividades en su momento de la Armada de Barlovento y la comunicación desde Acapulco hasta la costa de la capitania general de Chile, permitieron identificar que existía **una conciencia marítima en el periodo colonial**, misma que poco antes de ser escrita la novela de Verne, estuvieron en el proyecto de nación del Imperio de Iturbide, elaborado por Don Juan Francisco de Azcarate (Azcarate,1932), de hacer de México una nación que estableciera adecuadamente sus prioridades políticas y comerciales tanto con las naciones europeas como de América del Sur, Asia y los propios EE.UU., de ahí, la necesidad de que para refrendar su capacidad como imperio requería de una marina tanto Mercante como de Guerra eficiente para asumir su posición de liderazgo en el subcontinente americano.



El resto del relato, es una disputa del teniente Martínez consigo mismo mientras va camino a la capital mexicana, con un miembro de la tripulación de nombre José, quien ya había estado en estas tierras en su época virreinal. Ante el temor, la duda, la vergüenza y el arrepentimiento por los eventos sucedidos en alta mar, el teniente Martínez, no se percata que son seguidos por un contramaestre leal al Capitán Ortega, quien lo apuñala, cayendo en un acantilado en la zona del paso de Cortés.

Así, prácticamente termina la novela de Julio Verne, sentenciando que los dos buques españoles fueron entregados por los traidores, para que quedaran al servicio de la nueva República y enfrentaran en los años venideros las disputas con EE.UU. por Texas. Luego entonces, ¿Cómo se debe de interpretar el último párrafo de la novela de Verne?

Si la interpretación es a partir de que tan solo fue un cuento con una historia trágica, en donde al final existe justicia, entonces, tiene un gran mérito pues logró su cometido. Pero lo cierto es que detrás de esta interesante historia, tiene una clara intencionalidad de hacer ver al lector, que **México** no contaba con **una clara idea** de lo que debía realizar para hacer prevalecer su condición de independencia, pues en la referencia hacia Acapulco, el descuido del puerto, la falta de urbanización, lo inhóspito de sus accesos para comunicarse con la capital y lo peligroso de sus caminos, externaba que la autoridad no existía y era incapaz de ofrecer **seguridad y defensa** desde sus costas para con el resto del territorio.

También muestra que el México que estaba naciendo, lo hacía sin la debida certidumbre para establecer su proyecto nacional, y en esto, la condicionante de no tener una claridad de lo que significaba suscribir un estatus soberano y no identificar con acierto las amenazas y riesgos del entorno internacional, puso en incertidumbre su propia sobrevivencia en un momento en donde las potencias europeas estaban ajustando sus zonas de influencia, tanto regionales como globales.

Esto de alguna manera, responde a las interrogantes anteriormente expuestas, a condición de que cuando una sociedad busca establecerse con toda la formalidad que ofrece una nación y más aún como un Estado, requiere tener la certidumbre de cual es el proyecto que se habrá de seguir para dar certeza a su desarrollo nacional y observar con atención lo que el escenario internacional vaya marcando a fin de afrontar los riesgos y amenazas con toda la capacidad que pueda tener; sin embargo, en el **México recién independizado** las graves diferencias político-ideológicas, marcaron la percepción de que su entorno estaba dentro del espacio terrestre y no en el marítimo, al hacerlo, permitió que otras naciones no solo lo aprovecharan, sino que también presionaran su desarrollo económico y determinaran las características de su modelo de nación.

Desde las largas luchas por la definición del modelo de Estado-nación que México habría de tener, pasando por intervenciones extranjeras, movimientos sociales, la revolución y la institucionalización de la misma, hasta



llegar a nuestros días, se han tenido diversas dificultades para generar una **conciencia marítima** que atienda la urgente necesidad de gestar toda una **doctrina talasopolítica** que como nación requerimos frente a las distorsiones que en el campo de las relaciones internacionales se han estado presentando en los últimos años.

En ese sentido, para establecer políticas que tengan impacto en la *conciencia marítima*, recientemente, el gobierno de la República ha instaurado estrategias mediante las cuales nuestra nación se consolida como una *plataforma logística de clase mundial*. Lo anterior, es debido a que la saturación en los puertos afecta las cadenas logísticas y de suministros, siendo necesario construir más y mejor infraestructura portuaria que conecte a México con los mercados mundiales. Esta expresión de la presente administración federal, puede verse como una clara intención para recuperar la construcción del ejercicio del **poder marítimo**.

Una metodología Talasopolítica

En este aspecto es importante realizar una revisión de algunas acciones adoptadas por otros países y que contribuyeron a potencializar la *conciencia marítima*. Para este caso, se toma la visión del Almirante de la Flota de la Unión Soviética y Comandante en Jefe de la Armada Soviética, Sergei G. Gorshkov, quien viviendo en momentos difíciles y de claro desconcierto general dentro de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), potencializó la capacidad y eficiencia de la presencia de su nación en cada océano y mar del mundo, restableciendo el interés nacional y la *conciencia marítima* en beneficio de consolidar su poder más allá de sus fronteras terrestres.

En primera instancia el modelo que fue establecido por el Almirante Gorshkov (Gorshkov, 1983), fue darle **certidumbre de acción** a una institución como lo era la **Marina soviética** tras la Segunda Guerra Mundial, para que ésta estuviera en concordancia con los retos de su momento, es decir, no estar alejados tecnológica, táctica y operacionalmente de su enemigo EE.UU. y así, disputarle las zonas de influencia necesarias para su proyecto e intereses nacionales, de ahí que, con el apoyo decidido de la elite gobernante realizó una rápida transformación, gracias a que logró consolidar desde el Ministerio de Marina, las mejores propuestas para ubicar a su nación en el mundo, todo a razón de recuperar las enseñanzas del pasado imperial ruso, sumar el proyecto ideológico-doctrinal de su gobierno y por último identificar las ventajas y desventajas de su *determinismo geográfico*, ser un *heartland* que las potencias deseaban controlar.

El Almirante Gorshkov estableció que la Marina Soviética contara con una serie de brazos articuladores que pudieran, desde diversos aspectos, utilizar todo el potencial que ofrece la mar, luego entonces, se creó lo siguiente:



Marina Mercante, mediante la cual se mantuviera una independencia comercial y logística para el suministro de bienes y servicios necesarios para el desarrollo nacional, como también, generar un mercado dentro de su zona de influencia que dependiera de las condiciones de trasportación que ofrecía su nación.

Flota pesquera, con la cual se cubrieran las necesidades de alimentación para no depender del extranjero, además de alcanzar un superávit en tal actividad económica que les permitiera apoyar con este insumo a los países aliados a su régimen.

Flota científica o de investigación, de gran valor es la participación de esta rama de la Marina soviética, pues con ella se logró identificar la ubicación de diversas especies marítimas que podían ser aprovechadas para la alimentación de esa nación aunado en el apoyo a la localización de fuentes alternas de recursos estratégicos, como minerales, tierras raras, entre otros que facilitarían el fortalecimiento de la industria nacional.

Flota oceánica [función sustancial de la Armada], mediante la cual se diera protección a los diversos intereses marítimos soviéticos para la preservación de su estatus de potencia, coadyuvando con las otras ramas de la Marina de su proyección internacional (Gorshkov, 1983).

Se debe destacar que, si bien cada división de la Marina tenía una tarea asignada, también coadyuvaban en la seguridad y defensa del Estado, al realizar actividades de espionaje en cada uno de los puertos extranjeros en los que atracaban.

Asimismo, de acuerdo con la doctrina del Estado, la Marina Soviética debía de ser un portavoz de buena voluntad y de la justa aplicación del derecho marítimo, como una manera de ejercer una diferencia sobre los intereses que había ido estableciendo EE. UU. y sus aliados de la OTAN para contrarrestar la influencia soviética. Por ello, la labor de pesquera y de investigación oceanográfica, era menester mantenerla en el discurso de la cooperación internacional, es decir, la Marina soviética estaba al servicio del mundo. El ser un marino soviético era una noble causa que le ofrecía a su propia población un clima de protección frente a las amenazas del exterior.

Sin embargo, en el planteamiento de Gorshkov, la Armada de su país era parte de la proyección ideológica del Estado, pues contaba con la capacidad de interlocución con diversas naciones a razón de su capacidad de atracar en cualquier puerto del mundo, donde sus tripulaciones pudieran difundir los logros que estaban alcanzando en ciencia, tecnología, economía, igualdad social y preservación de la paz entre los pueblos, todo con el fin de difundir el pensamiento estratégico del marxismo-leninista, así como una firme *propuesta talasopolítica* para ubicar a esta nación en cualquier rincón del mundo a través de cada barco mercante, pesquero, rompehielos, buque oceanográfico, fragata, acorazado, portaaviones o submarino, que estuviera ubicado en algún punto de los océanos y mares de nuestro planeta.

Ahora bien, la conciencia marítima debía de tener otro tipo de imbricación, como lo es la actividad de la política exterior de un Estado, por tal causa la Marina Soviética se convirtió en una pieza geoestratégica de la difusión ideológica del quehacer de esa nación, con la finalidad de competir en el extranjero en la intensa actividad de difusión del *American Way of Life* de los EE. UU.

Tales maneras de sumar esfuerzos pudieron permitir que sus objetivos nacionales de proyección de un Estado que procuraba la paz y la seguridad internacional tuvieran impacto en la confrontación que sostuvieron



con sus rivales de la OTAN. Por tal sentido, la **conciencia marítima** debe de considerar el firme **posicionamiento ideológico del Estado** y de la efectividad del discurso político, con la finalidad de sustentar la proyección de la nación, de sus ideales, capacidades y fortalezas y que en la armada estaban debidamente demostradas (Rowlands, 2017).

En este sentido, se pueden destacar el impacto de las acciones propuestas por el Almirante Gorshkov, que a continuación se enumeran:

- Asociar la evolución histórica del Estado con las acciones navales en la construcción de la nación.
- Ejercer, con la presencia oceánica de la flota, una influencia política de alcance mundial.
- Identificar a la Armada como actor de superioridad tecnológica del Estado.
- Establecer un proceso de aculturación allende de sus fronteras.

El identificar este modelo del Almirante Gorshkov, que potencializó los esfuerzos de su nación, hacen recordar lo que en México aconteció hacia finales de la década de 1950, durante la campaña política del luego presidente Adolfo Ruiz Cortines, que se le denominó *la Marcha al mar*. Como parte de ese esfuerzo, se llevaron a cabo una serie de medidas para modernizar los puertos a partir de su primer año de mandato, destacando: Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera y Progreso, en el Golfo de México; así como Ensenada, Guaymas, Manzanillo, Acapulco y Salina Cruz en el Pacífico.

Estas obras comprenderán la instalación de plantas de mantenimiento y astilleros en los puertos adecuados, donde se reparen y aún construyan unidades marítimas. Así como el establecimiento de las bases para el desarrollo inmediato de la Marina Mercante (meta nacional), indispensable para el progreso marítimo. Las obras se realizarán coordinándolas con las autoridades estatales y municipales, para su mayor eficacia (diputados, 2006)

Desde las primeras acciones que llevo acabo la administración de Ruiz Cortines, se dio énfasis en desarrollar los puertos estratégicos del país, a razón de que para ese momento histórico se estaban definiendo las zonas de influencia de las potencias estadounidense y soviética; por lo que era importante aprovechar el marco geopolítico de la privilegiada posición del Estado mexicano, para establecer las debidas condiciones con las cuales, se dejara de tener una visión netamente terrestre y definir su presencia y proyección marítima, que había sido dejada de lado desde el comienzo de la gesta de independencia.

Los esfuerzos realizados en la era de la Nueva España, el intento de relanzar políticas marítimas durante el imperio de Iturbide e incluso en la incursión del imperio de Maximiliano II, así como lo establecido al final del periodo del porfiriato, fueron retomados, generando así una recuperación de la memoria histórica de la permanencia de México en la mar.

Por ello es de destacar que, tras casi seis años de administración, en su último informe de gobierno, el Presidente Ruiz Cortines externó que:

El Programa de Progreso Marítimo sigue desarrollándose aceleradamente. Este gran esfuerzo nacional comprende el mejoramiento de los puertos, de las comunicaciones interoceánicas y del altiplano a las costas, transportes, saneamiento de los litorales y



desarrollo de sus zonas de influencia para que, a la mayor brevedad...se aprovechen nuestras potenciales riquezas marítimas (diputados, 2006)

En un periodo relativamente corto, el Estado mexicano logró definir toda una política de atención a las necesidades marítimas que la nación tenía, incluyendo la percepción de que el mexicano tenía una deuda histórica de acercarse y aprovechar las ventajas de ser una nación ribereña de los dos más grandes océanos del mundo, logrando una inversión a través del Programa de Progreso Marítimo de aproximadamente 750 millones de pesos para el impulso de 70 puertos.

De igual manera, se debe destacar que se recuperó la importancia de tener una *Marina Mercante* consolidada, pues se logró tener un número récord de buques, con más de 11 mil embarcaciones y con un total de 325 mil 210 toneladas brutas, es decir, se creció en más de 1,000 embarcaciones y con un total de 31 mil toneladas en ese periodo de gobierno, ejemplo de esto fue la creación de la Transportadora Marítima Mexicana (TMM), como la Compañía Marítima Mexicana, que a su vez consolidaron la Línea Mexicana del Pacífico.

Para lograr este cometido e impulsar al desarrollo marítimo, se modernizó la construcción naval con el apoyo de la iniciativa privada para construir alrededor de 230 embarcaciones, reforzándose también la actividad educativa del ramo con las Escuelas Náuticas de Veracruz y Tampico, en donde se expidieron 356 títulos facultativos y 229 certificados de competencia.

Tal como lo expuso el propio Gorshkov, al referirse a la importancia de contar con tecnología propia para impulsar el desarrollo científico de la nación, el Estado mexicano asumió el costo económico para el impulso de la Marina Mercante, pesquera y la modernización de la Armada, ejemplo de esto fue la construcción de 53 embarcaciones.

No se debe soslayar que durante esta administración se aumentó la capacidad de actuación de la Flota para la vigilancia y seguridad de las costas, además de brindar auxilio en el mar, por lo que, se estableció la *Operación Socorro*, con la convicción de reafirmar la soberanía de México en las Islas Revillagigedo (diputados, 2006), dotándoles de oficinas y viviendas para el personal que allí sería destacado.

México en ese momento, empezó a considerar la importancia que revisten sus islas para su *proyección oceánica*, por ello la necesidad de establecer personal operativo en dichas islas y mantener comunicación con el Alto Mando todos los días, a razón de ofrecer información constante para el planeamiento estratégico de la defensa de nuestros mares, es decir, por mandato del entonces presidente Adolfo Ruiz Cortines:

Tomó la decisión de que las Islas Revillagigedo, por su posición estratégica, fueran colonizadas por ciudadanos mexicanos. En el año 1957, la Secretaría de Marina organizó una expedición de rescate del archipiélago, la cual culmina con el izamiento del Pabellón Nacional y el establecimiento de una estación naval permanente; para tal expedición se utilizaron las fragatas Papaloapan y



California, con un contingente de 250 personas, 19 de ellas Infantes de Marina, bajo el mando del Capitán de Navío Donaciano Hernández Carvajal, con la misión de colonizar la Isla Socorro, misma que forma parte de las Islas Revillagigedo (diputados, 2006).

Nuevamente en la referencia del método de Gorshkov, la importancia de que una nación marítima enarbole la paz y el apego al derecho internacional marítimo, México comenzó a establecer otra faceta de gran importancia para su desarrollo, como lo es el sector turístico, aprovechando la veta de oportunidades que estaban dejando las huellas de la Segunda Guerra Mundial en los tradicionales balnearios europeos. Esta oportunidad fue aprovechada en la administración del Presidente Miguel Alemán Velasco al alentar el turismo estadounidense en el puerto de Acapulco, por ello, dentro de las estrategias del *Programa de Progreso Marítimo*, se incluyó la de construir puertos en donde no hubiera establecimientos humanos significativos para impulsar los litorales como Cancún en el Mar Caribe, Ixtapa-Zihuatanejo, Loreto y Cabo San Lucas además de Huatulco en el Pacífico.

Con las políticas adoptadas en la presidencia de Ruiz Cortines, se dieron las bases para hacer un *proyecto marítimo*, que le diera mayor fortaleza al **Poder Nacional** y diera el sustento para el establecimiento de una **talasopolítica mexicana**, pues sumaban los esfuerzos de unir el desarrollo de los puertos turísticos, mas la presencia de una marina mercante, de pesca y la de guerra, que en conjunto permitieran expandir y difundir los intereses nacionales fuera del continente americano.

A 65 años de haber comenzado con el proyecto de la *Marcha al Mar*, nuestra nación ha estado interesada en el óptimo aprovechamiento de los recursos marítimos, por tal causa, fue que en el propio periodo presidencial de Adolfo Ruiz Cortines, México se incorporó a la Organización Marítima Internacional (OMI) desde el año 1954, en la cual a finales del año pasado en Londres; México fue reelecto para al Consejo de dicha organización, en la categoría "C", para el bienio 2018-2019, en el marco de su 30ª Asamblea General. Asimismo, los esfuerzos por hacer uso de su condición marítima, permitieron la firma del Tratado del Derecho del Mar, así como de la modificación constitucional para hacer uso de 200 millas náuticas y establecer la ZEE, como manda la Constitución en su artículo 27, párrafo octavo.

Estos acontecimientos son importantes para la propia acción del Estado en la difusión de su *conciencia marítima*, a partir de que México, como país bioceánico, tiene el pleno uso soberano de ejercer su poder marítimo en un área de 3,149,920 km² reconciliándose con su entorno natural como una nación marina, pues este *espacio azul* es una y media veces más grande que el territorio continental.

Un *espacio azul*, en donde se encuentran diversos puertos en beneficio de la conectividad de México con el mundo en las diversas áreas productivas del país, que apoyan a las tareas sustantivas de la economía nacional y de los estados ribereños tanto en el litoral del Océano Pacífico, como en el Golfo de México y el Mar Caribe, aunado a los propios puertos pesqueros, fundamentales para la seguridad alimentaria nacional



y de la actividad exportadora de nuestro país. Asimismo, como parte de la estrategia de defensa nacional, se cuentan con instalaciones de la Armada de México situadas en los dos litorales del Estado mexicano, para garantizar el pleno uso de los recursos estratégicos, el mantenimiento del estado de Derecho, la protección de la vida en la mar y, ante todo, salvaguardar la soberanía nacional.

De igual manera, la compleja situación que ha sido el combate de los cárteles y grupos delictivos que operan en México, que hacen uso de nuestro espacio marítimo, como de algunos de los puertos por su posición estratégica para el trasiego de drogas, químicos y de armas, es que se tomó la decisión para que la SEMAR asumiera de nueva cuenta, el control de las capitanías de puertos. Por lo anterior, se creó la UNICAPAM, que permite dar un mayor apoyo a las acciones de seguridad nacional y la preservación de la legalidad en los puertos nacionales, en aras del proyecto estratégico de hacer de México un *punto de enlace*, que una por tierra, aire y mar, el continente americano entre sí, en su parte norte con Centroamérica y el Caribe.

Este posicionamiento que ha tomado la SEMAR, puede coadyuvar al robustecimiento de la capacidad de ejercer la seguridad nacional con fines para cerrar los canales de entrada-salida al crimen organizado, apoyando a los denominados *Centros de Fusión de Inteligencia*, además de las propias tareas asignadas para que se geste un comercio eficiente, productivo y activo, con el que le permita a México seguir en la ruta de posicionarse como una nación comprometida con la Mar.

Ahora bien, otro elemento a destacar es el papel que siempre ha tenido la Armada de México, al garantizar la defensa nacional en su ámbito de acción, para la propia aplicación de nuestra política exterior, esto debido esencialmente, al rol geopolítico que esta obteniendo nuestro Estado. Por décadas, las acciones de autodeterminación, no injerencia, como de cooperación internacional y paz internacional, habían significado un firme muro que frenaba diversas amenazas a nuestra integridad territorial, sin embargo, esto en mucho fue posible a las propias acciones del enfrentamiento en los diversos campos del Poder Nacional, entre EE. UU. y la URSS.

En la actualidad, las interacciones propias de los regionalismos y de las causas y efectos de la globalización, han modificado en mucho el tipo de las amenazas y riesgos para los Estados nacionales, terrorismo, pandemias, crimen organizado transnacional, migración, fundamentalismos religiosos, populismos político-sociales, como distorsiones macroeconómicas, han provocado cambios en la teorización de la seguridad nacional, para observarla desde un modo holístico y cuya aplicación multidimensional está obligando a los gobiernos nacionales a definir posturas concretas ante las viejas y nuevas amenazas y riesgos del presente siglo.



Por ello, no se puede soslayar, la postura que México ha comenzado a tener frente a la diversidad de problemáticas del escenario internacional, en donde ahora tiene una posición más firme en su participación en las *Operaciones de Paz*, como estar al pendiente de la debida aplicación de la democracia en el concierto de naciones. Esta postura de la política exterior, requiere que la SEMAR tenga una modernización acorde a la realidad global que dista en mucho a la que se vivió en el siglo XX, por esto, en términos Talasopolíticos, siguiendo el método de Gorshkov, nuestra Armada está asumiendo una postura necesaria a los tiempos actuales, al transformarse por un lado en una Guardia Costera, y por otro, en Marina de Guerra.

Actualmente, parte de la capacidad operativa de la SEMAR, está en condición de cumplir el rol de Guardia Costera, aunado a la que lleva a cabo como Armada, esto es con la finalidad de dar certidumbre a la franja costera, apoyar a las propias capitanías de puerto y a las acciones de la infantería, además de la preservación de nuestro mar territorial, como también de seguir resguardando la integridad de nuestra ZEE. En este mismo orden de ideas, se está trabajando en la parte de la cooperación internacional, la innovación científica y en apropiarse una condición de liderazgo, para consolidar una Marina de Guerra acorde a lo que exige nuestra nación.

Por tal condición, el Estado mexicano está propugnando por alcanzar la proyección de su poder marítimo y su objetivo final es dar certeza y certidumbre a su propia ZEE y para lograrlo, a finales de la presente administración presidencial, entrará en operación un buque denominado Patrulla Oceánica de Largo Alcance (POLA) que cubre los estándares internacionales con sistemas de detección y de armas integrados como los que requiere la OTAN, como un primer paso para que nuestros próximos buques de guerra, tengan la capacidad de navegación oceánica, demostrando y ejerciendo el *Poder Nacional* de la Federación, como un acto que de certeza en la defensa de la nación, lo que permite el fortalecimiento de nuestros intereses nacionales, como de nuestra política exterior, que esta sumamente interesada por la seguridad internacional, asumiendo por lo tanto, una proyección de fortaleza y vigilante de los intereses nacionales, más aún, cuando el Estado mexicano ha asumido un firme pronunciamiento de ser un actor de peso en el escenario Asia-Pacífico, luego entonces, a partir de esta consideración, para definir a la conciencia marítima, se deben establecer lo siguiente:

*Defensa Nacional + Control Marítimo + Política Exterior + Desarrollo Nacional = **CONCIENCIA MARÍTIMA***

En este orden de ideas, está la propia preservación de un ecosistema fundamental para los intereses nacionales del Estado, como lo es el darle el *status* de área protegida por la UNESCO a las islas Revillagigedo, lo que da certidumbre para que se conviertan en el punto de referencia de una *conciencia marítima*, pues alentará la protección de recursos estratégicos, con el compromiso de ejercer una amplia presencia oceánica, en donde la POLA habrá de atender la preservación de la vida en la mar, como de la



protección de los recursos naturales marítimos de México y mirar por los requerimientos que exigen las amenazas y riesgos de este siglo XXI. Esta innovación que se está ejecutando con la Autoridad Marítima Nacional, la Guardia Costera y la Marina de Guerra, tiene que asumir, una más amplia cooperación internacional, junto a una eficaz diplomacia naval.

En junio de 2017, el Comandante de la Guardia Costera de los EE. UU., Almirante Paul Zukunft, se reunió con el Almirante Secretario de Marina, para mejorar acuerdos bilaterales tendientes a tener un mejor control de la contaminación marítima, protección de aguas costeras, cuidado del Medio Ambiente y derrames de hidrocarburos. Los resultados de este encuentro de alto nivel, fueron el mejoramiento del Plan MEXUS¹⁰, con el cual se tendrán sistemas nacionales de respuesta por cada nación, para atender este tipo de situaciones, desprendiéndose de este, uno para el Golfo de México (MEXUSGULF) y otro para el Océano Pacífico (MEXUSPAC).

Esta actividad de *diplomacia naval*, ejercida con las bases de la política exterior del gobierno de la República, está coadyuvando en el fortalecimiento de las capacidades de actuación de la SEMAR frente a las amenazas y riesgos de nuestros días, pues, ya son diversos los ejercicios navales, anfibios y militares, en los que México participa junto a otras naciones como son: *Estrella Polar, Sarex, Ardent Sentry, Quickdraw, Tradewinds, Dawnblitz y Bold Alligator*.

Es por esto, que México en los próximos años debe seguir con el firme propósito de ser una nación con un proyecto Talasopolítico, una nación bioceánica de uso y derecho, por ello, es importante considerar las palabras del Almirante Secretario de Marina, Vidal Francisco Soberón Sanz:

Esta nueva responsabilidad y cómo se planea asumirla, es resultado de la necesidad que tiene el país de fortalecerse en el medio marítimo, desde su naturaleza y capacidades, hasta la posición que busca proyectar. Para este fin, resulta imperativo, conocer las experiencias y los referentes internacionales de la protección marítima y portuaria, así como el control y la seguridad a través de las Capitanías de Puerto; enfatizando que las características de México irán teniendo la particularidad de las acciones a desarrollar (Examen, 2013).

Desde Roma a Gran Bretaña, la perspectiva de Julio Verne, así como el pensamiento Talasopolítico del Almirante Gorshkov; en todas estas distintas consideraciones, las naciones y sus líderes han ido buscando como potencializar los anhelos nacionales, las aspiraciones de una sociedad pero, ante todo, la de fortalecer los intereses nacionales que le permitan al Estado, tener capacidad de liderazgo que ofrezca infalibilidad a su desarrollo nacional. En ese sentido, se ubica la condición de estimular la condición de la *conciencia marítima* ya que en este siglo XXI, es la condicionante necesaria para seguir evolucionando el proyecto de nación y máxime cuando el escenario es complejo, dinámico y convulso, a razón de los axiomas de los liderazgos que se están presentando entre EEUU, la República Popular de China, la Unión Europea y la

¹⁰ Este acuerdo de cooperación bilateral y fundamental para la seguridad regional, está disponible en http://prcca.cocatram.org.ni/Plan_Mexus.pdf



Federación Rusa; todo para dejar definido el escenario del quehacer del tipo de libre mercado que se ejercerá en los años venideros, como también la propia tarea de la democracia, la aplicabilidad de las libertades humanas y de cómo será establecida la estructura de la seguridad internacional, en la que habremos de cohabitar sociedades y naciones, por ello “el destino vital del individuo moderno no solo depende de la familia en que ha nacido o en la que entra por él matrimonio, sino, ...también del Estado que está en contacto con él durante toda la vida” (Wright Mills, 2013).

Por tal causa, el mar más que nunca, significa la seguridad económica que nuestra nación requiere, a causa del incremento de los flujos comerciales en el área del Océano Pacífico, por ello, el uso de los mecanismos de integración como APEC, Alianza del Pacífico y el TPP-11, permiten una mayor capacidad de interlocución política entre las naciones de la región para hacer valer tres elementos esenciales del Estado: estado de derecho, ejercicio del interés nacional allende de las fronteras y plena ejecución de la seguridad y defensa del territorio nacional.

A esto están llamados los Estado nacionales como México, el ejercer como lo han hecho otras naciones su capacidad marítima para su consolidación nacional, en ese camino debe de transitar nuestro Estado, haciendo uso de las coyunturas geopolíticas que se viven en nuestros días, como nación hemos logrado diversos logros en casi 200 años de vida independiente, pero que aún falta mucho por lograr y consolidar, y que es ahí, en la *conciencia marítima* y en una doctrina Talasopolítica, que permita dar el siguiente paso para *ser una potencia continental*.

CONCLUSIONES

El año de 2017 trajo toda una serie de cambios vertiginosos para la definición del orden internacional, mismo, que aún no se alcanza a especificar con claridad, cual será el rumbo que habrán de tener la mayoría de las naciones en la conformación de lo que habrá de ser la ruta del desarrollo nacional de los Estados y del propio orden global.

Bajo este contexto, lo que sí se está definiendo es la manera a través de la cual, los Estados y sus gobiernos están estableciendo toda una serie de medidas y acciones para dar certidumbre al proceso de permanencia de sus respectivas sociedades, por motivos de un creciente ánimo de nacionalismos y populismos, que están lastimando la forma que hasta ahora ha sido establecida para dar gobernabilidad a las sociedades nacionales.

Pero de igual manera, las amenazas ya no son tan solo de los grandes Ejércitos y Marinas de Guerra, que daban con solo su presencia, el sentido de tranquilidad por un lado y de temor por otro. Actualmente, las amenazas se han vuelto difusas y complejas, en las que se requiere darle a la ciudadanía todo el bienestar



como prosperidad necesaria, para fortalecer las estructuras socio-políticas y socio-económicas, asimismo, de un motivo de identificación con sus valores y costumbres, sin dejar de considerar el alto valor de la posesión de recursos estratégicos, en una era de gran dependencia de estos, por el grado de innovación tecno-científico, con que ahora cuenta la humanidad.

A razón de esto, los Estados han venido estableciendo en los últimos años, la identificación de los nuevos teatros para su defensa y seguridad, en lo que se les puede llamar *trans-escenarios*, es decir, los efectos que ciertos hechos pueden afectar para la estabilidad de un Estado o Región, aún cuando la problemática no se presente en su entorno inmediato, es decir, hay una necesidad de comprender, que la asimetría que existe por razones de los ajustes del poder político-económico del escenario global, provocan distorsiones en la realidad diaria de las sociedades nacionales, trayendo consigo problemas como la migración, terrorismo, control de recursos estratégicos, entre otras tantas complicaciones, como lo es el crimen organizado transnacional y el sostenimiento de la democracia y el desarrollo nacional.

En este sentido, se debe de observar que las difíciles circunstancias en las que se desenvuelve la vida de los Estados, esta el sostenimiento de la seguridad económica y de un estándar de modo de vida, en lo cual, problemáticas como lo son las nuevas amenazas, tienen mucho que ver para comprender el por qué de un cambio en el posicionamiento estratégico en el actuar diario de las naciones.

Acciones que van vinculándose, como las llevadas en México para tener un más eficiente desarrollo del Estado, han sido primero entender la complejidad misma del momento histórico en que vivimos, de igual manera, se encuentra el propio *determinismo geográfico* con el que cuenta nuestra patria, que lo obliga a tener una postura acorde a la propia realidad de este momento.

Por esto, es que se estableció toda una estrategia para identificar las vulnerabilidades estructurales que tenemos como Estado y esta se ha localizado, precisamente en la falta de certidumbre para el crecimiento del desarrollo nacional. La actuación que venían desempeñando las diversas capitanías de puerto y la propia Marina Mercante, eran una puerta abierta al crimen organizado, también lo era, la falta de oportunidades para el crecimiento estatal y regional, que en su conjunto, significaban un serio problema para la federación al no tener un equilibrio en todo el país.

Sin duda alguna, tales motivaciones tienen una profunda influencia en lo referente a que hacer con la denominación bioceánica, cuando en realidad no se estaba ejerciendo un dominio en la materia y justo cuando el orden internacional, está requiriendo que México sea categóricamente Talasopolítico.

De ahí que, los efectos de estas acciones que se están haciendo, van a tender a la reestructuración de lo que somos como nación abrazada por dos océanos y cuya conectividad de los dos es de alto valor en la



construcción de la estructura del poder global. Por tanto, una conciencia de lo que es la mar, está permitiendo que la SEMAR pueda tener los insumos propios para la defensa y seguridad de lo que nos es estratégico y de interés como son nuestro mar patrimonial, nuestra actuación en el espacio azul de la ZEE, como de lo que es una obligación más para México: ser oceánico.

La *conciencia marítima*, está en la condición de que los tomadores de decisiones asuman que una estrategia naval, es una de las mas grandes ambiciones que un Estado debe tener, pues requiere de fortaleza, de intercambio, de innovación, de disfrute, de certeza y de salud, entendiéndose esto como: Poder Naval, Marina Mercante, desarrollo tecnológico, aprovechamiento turístico, capacidad de ejercer estado de derecho y viabilidad de dar certidumbre a la alimentación diaria de la sociedad.

México como una de las principales naciones del continente americano y del mundo, esta empezando a entrar en la correcta identificación de sus intereses nacionales, en un escenario que ya no es convencional, en donde las acciones extraterritoriales cada vez son más frecuentes y desestabilizadoras. Por estas razones, la *Conciencia Marítima de México* en el siglo XXI, son las de adjudicarse un liderazgo responsable consigo mismo y como corresponsable de la seguridad regional e internacional, las naciones que desean ser potencia, asumen riesgos a partir de su fortaleza política, económica y social, como también Naval y Militar.

Es el tiempo de México y su mar, su espacio azul.



BIBLIOGRAFÍA

Azcarate, Juan Francisco (1932). Un programa de política internacional. SRE, Ciudad de México.

Dickie, Iain (2010). Técnicas Bélicas de la Guerra Naval. 1190 a. C-Presente. LIBSA, Madrid.

Vicealmirante IMN, Lavalle Argudín, Mario (1985) *La Armada en el México Independiente*. SEMAR-Instituto Nacional de Estudios de la Revolución Mexicana, Cd. de México.

Grygiel, Lakub J. (2006). *Great Powers and Geopolitical Change*. Baltimore.

Gorshkov, Sergei Georgievich (1983) *The Sea Power Of the State*, Malabar, Florida.

H. Cámara de Diputados (2006). *Informes presidenciales. Adolfo Ruiz Cortines*. Centro de Documentación, Información y análisis. Cd. De México.

ININVESTAM (2017). Autoridad Marítima Nacional. Una perspectiva global. SEMAR, Cd. de México.

Lavery, Brian. (2017). *Ship. 5, 000 years of maritime adventure*. DK-Penguin Random House, Baltimore.

Rowlands, Kevin (2017) *21st Century Gorshkov. The Challenge of Sea Power in the Modern Era*. Naval Institute Press, Annapolis.

SRE (1985) *Política Exterior de México. 175 años de historia*, SRE, Ciudad de México.

Verne, Julio. (2013) *Un drama en México*. Porrúa, Ciudad de México.

Vizarretea Rosales, Emilio (2016) *Sobre el discurso estratégico*. SEMAR-Cámara de Diputados, Cd de México.

Wright Mills, Charles. (2013). *La elite de poder*. FCE. Cd. de México.

PRI (2013) *Revista examen. Seguridad nacional: Teritorio insular*. Junio-julio 2013.

<https://www.gob.mx/sct/es/prensa/firma-sct-con-dinamarca-memorandum-de-entendimiento-sobre-asuntos-maritimos?idiom=es>

<http://biblioteca.org.ar/libros/167548.pdf>

<http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/58cuaderno/cap01.pdf>

<https://www.derecho.unam.mx/investigacion/publicaciones/librosfac/pdf/pub03/07DrLopez.pdf>

<https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/es/prensa/infraestructura-palanca-del-desarrollo-139080?idiom=es>

http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5475245&fecha=03/03/2017



http://prcca.cocatram.org.ni/Plan_Mexus.pdf

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/316341/Libro_Autoridad_Mar_tima_Nacional.pdf

<http://www.secnav.navy.mil/innovation/Documents/2015/11/TizardProgramFinal.pdf>

<http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/re/RE-ISS-09-06-11.pdf>