



LA ARMADA DE MÉXICO HACIA EL FUTURO: REFLEXIONES SOBRE EL PODER NAVAL NACIONAL HACIA EL SIGLO XXI

INTRODUCCIÓN

La Armada de México, como institución naval militar de carácter permanente, ha jugado un rol fundamental en la historia nacional desde los inicios de la vida independiente hacia principios del siglo XIX, y continúa siendo un baluarte de la defensa y soberanía nacionales al día de hoy.

En este sentido, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y las leyes secundarias le otorgan a la Armada una serie de facultades y atribuciones inherentes a su papel militar, mismas que pueden agruparse en dos grandes misiones:

1. Seguridad Marítima: garantizar el Estado de Derecho en el Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva, ejecutar operaciones de búsqueda y rescate, así como de protección y salvaguarda de instalaciones estratégicas y recursos naturales, son misiones dentro de esta categoría y que podrían considerarse como funciones de guardia costera.
2. Defensa Exterior: esta es sin duda la razón de ser de toda Armada, pues se refiere al empleo del Poder Naval para la defensa exterior del país y el mantenimiento de la soberanía nacional.

Por lo anterior, y tomando en cuenta la superficie marítima nacional que sobrepasa los 3 millones de kilómetros cuadrados, es posible dimensionar el enorme reto estratégico que significa para la Armada de México el ejecutar con efectividad las misiones arriba mencionadas.

Naciones con retos similares al nuestro, han determinado que el Poder Naval es parte fundamental de su *estrategia marítima*, la cual se encuentra profundamente relacionada con el desarrollo nacional y se constituye como un elemento básico para la consecución de los intereses nacionales.

Sin embargo, para el caso de México, lo cierto es que las capacidades tecnológicas y asignaciones presupuestales no permiten la consolidación de un Poder Naval acorde a las misiones encomendadas a la Armada, ni mucho menos al peso geopolítico de la doceava economía del mundo.¹

¹ En términos de Paridad de Poder de Compra. Fuente: Agencia Central de Inteligencia, World Fact Book, con datos del Banco Mundial y organismos internacionales.



Puede argumentarse entonces que la Armada de México se encuentra frente a una encrucijada estratégica: o permanece como una fuerza naval enfocada fundamentalmente a misiones de seguridad marítima, o asume el reto histórico de constituirse como un Poder Naval que le permita enfrentar con efectividad el complejo entorno marítimo del futuro.

El objetivo del presente trabajo es precisamente el de aportar elementos teóricos que abonen a esta discusión, de tal suerte que el lector pueda comprender la complejidad que demanda el desarrollar un Poder Naval acorde al México del siglo XXI.

Para ello, este análisis se divide en tres grandes apartados: el primero, incluye un breve análisis de los atributos intrínsecos del mar y del empleo militar del mismo; además de abordar los conceptos fundamentales de Poder Marítimo y Poder Naval, a la luz de algunos de sus teóricos más reconocidos, en este caso Alfred Thayer Mahan y Sir Julian Corbett.

El segundo apartado, Globalización y Poder Naval, aborda los elementos constitutivos del *poder naval tradicional* (moderno) y el *poder naval posmoderno*, a fin de presentar la dicotomía entre ambos modelos y sus implicaciones para el diseño de fuerza.

El tercer apartado, la Armada de México y el Futuro, aborda los cuestionamientos estratégicos que habrán de definir al modelo de fuerza para la institución naval mexicana de cara al siglo XXI, al tiempo de presentar un análisis comparativo entre las capacidades navales de países con retos marítimos similares al nuestro.

I. LA RELEVANCIA HISTÓRICA DEL MAR

Conceptos básicos: atributos del mar, poder marítimo y poder naval

Todo aquel que domine el mar, tendrá dominio de todo. Temístocles, 524-446 AC.

1.1 El mar y sus atributos

La historia de la humanidad no puede entenderse sin el mar. Desde las civilizaciones antiguas hasta la actualidad, el uso de los océanos para el transporte de personas o el traslado de mercancías ha sido un motor constante del desarrollo.

El mar ha sido también escenario de contradicciones bélicas, algunas de las cuales tuvieron efectos decisivos en la historia de naciones enteras, e incluso del mundo.

Los cartagineses, quienes desde al menos dos siglos antes de Cristo habían desarrollado una cultura bastante avanzada que incluso rivalizaba con el esplendor romano, basaron buena parte de su poderío económico en el dominio de las rutas mercantes del Mediterráneo.



China, durante la Dinastía Ming (aprox. 1400 DC) consolidó un poder naval tan avanzado que, bajo el mando del Almirante Zheng He y sus buques –varios de ellos de más de 120 metros de eslora, llegó a lugares tan alejados como el sur de India y la costa oriental africana, con el fin de mostrar al mundo la superioridad de la cultura china.²

En 1805, durante las Guerras Napoleónicas, la superioridad numérica de la flota combinada de Francia y España sucumbió ante la lucidez táctica del almirante inglés Lord Nelson, eliminando para siempre el peligro de una invasión francesa a Inglaterra y consolidando el poderío naval británico para los siguientes 150 años.

Hacia principios del siglo XX, con el advenimiento de la Primera Guerra Mundial, el uso militar del mar adquirió nuevas proporciones: por primera vez en la historia, la guerra naval dejó de ser exclusiva de la superficie marítima, para encontrar nuevas definiciones tácticas y estratégicas producto de la llegada del arma submarina.

Tan sólo 25 años después, ya en la Segunda Guerra, la aviación embarcada trajo nuevos desafíos. Las fuerzas navales expedicionarias encontrarían en el uso del portaaviones un verdadero *multiplicador de la fuerza*, logrando hazañas militares impensables tan sólo algunos años antes.

Pero como se señaló con anterioridad, el uso del mar por la humanidad dista mucho de circunscribirse únicamente al aspecto militar.

En este sentido, el mar ha sido un verdadero medio de comunicación entre naciones distantes, pues lo mismo ha permitido el tránsito de mercancías como el traslado de ideologías, creencias políticas y espirituales.

Para muestra de lo anterior, baste recordar que Cristóbal Colón llegó a América en una expedición de características militares, pero cuyo verdadero motor estratégico fue la exploración de nuevas rutas comerciales que dieran viabilidad al naciente mercantilismo económico europeo.

De tal suerte que la naturaleza del mar –y la relación de éste con la humanidad- debe entenderse a la luz de sus diversos usos, o como señala Geoffrey Till, de sus atributos estratégicos:

“La humanidad no se lanzó al mar por una sola causa, sino por una gran variedad de razones relacionadas con los cuatro atributos propios del mar, íntimamente relacionados entre sí...”³

² Kissinger, Henry. China (título original “On China”). Editorial Debate. España, 2013.

³ Till, Geoffrey. Seapower: A guide for the twenty-first century. Tercera Edición. Routledge. EEUU, 2013.

El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista del autor, que no necesariamente coinciden con la Secretaría de Marina - Armada de México.



Estos atributos podrían enumerarse de la siguiente forma:

- El mar como fuente de recursos
- El mar como medio de transporte
- El mar como medio de información
- El mar como medio de dominación

El destino de naciones enteras se ha visto profundamente determinado por la relación de sus pueblos con uno o varios de estos atributos y, en cierto sentido, el futuro de la humanidad seguirá ligado en gran medida al resultado de esta interacción.

El mar como fuente de recursos

Quizás la característica más importante del mar, al menos desde términos históricos, tiene que ver con los recursos alimenticios que éste ofrece.

En este sentido, hay evidencia que apunta a que las actividades pesqueras en costas y zonas litorales data al menos desde el mesolítico, donde pequeñas comunidades vieron en la pesca una actividad fundamental para el acceso a alimentos ricos en proteínas.

De hecho, se piensa que la pesca ayudó a dichas comunidades a reducir sus patrones de traslado nómada, apuntalando otras actividades humanas tales como la agricultura.

Al día de hoy, el uso del mar como fuente de recursos alimenticios es innegable, pues a pesar de que la acuicultura ha cobrado gran relevancia en los últimos 15 años, se calcula que 90 de los 160 millones de toneladas anuales de peces capturados provienen de los océanos, como se aprecia en la figura 2.

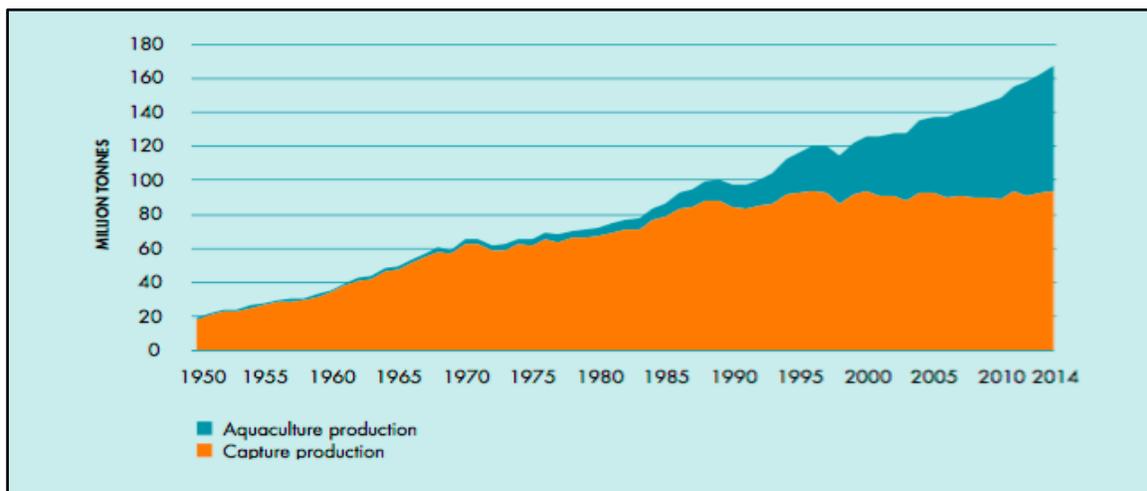


Figura 2. Gráfica que muestra la relevancia de la producción pesquera marítima, aunque sin duda con tendencia al estancamiento. Fuente original: The state of world fisheries and aquaculture. Food and Agriculture Organization. United Nations 2016.



Pero el uso del mar como fuente de recursos no se circunscribe únicamente al aspecto alimenticio, ya que a partir del siglo XX los océanos o más bien, lo que se encuentra debajo de ellos- han suplido buena parte de la demanda mundial de energéticos fósiles.

De tal suerte que, por citar un ejemplo de la importancia del mar como fuente de recursos energéticos, baste mencionar que de los aproximadamente 100 millones de barriles de petróleo crudo que se producen diariamente en todo el mundo, un 30% proviene de actividades petroleras marítimas.⁴

De hecho, lo anterior es sumamente relevante toda vez que países como China, en su búsqueda constante de incrementar su peso geopolítico mundial, tienen en el mar la base de su estrategia de seguridad energética, tal como lo señala Bernard D. Cole:

“Asegurar recursos energéticos y desplegar un poder naval moderno son dos de los elementos más relevantes que contribuyen a la formulación de la política exterior china...”⁵

Se calcula que el incremento de la demanda de energéticos por parte de China obligará a aquel país a buscar nuevas y mejores fuentes de energía más allá de su territorio continental, elevando aún más el valor estratégico del mar no sólo para dicha nación sino para el mundo entero.

El mar como medio de transporte

Como se señaló con anterioridad, otra de las características fundamentales del mar tiene que ver con la oportunidad que éste ofrece para el traslado de personas y mercancías.

Prácticamente desde el origen de las primeras civilizaciones, el transporte mercante por vía marítima ha jugado un papel relevante en el desarrollo de la humanidad entera. Existen registros que señalan que, en lo que hoy es China, ya existía una actividad marítima comercial regional –si bien incipiente- hace incluso 8 mil años, aunque el uso del mar como medio de transporte verdaderamente global cobró relevancia a partir del siglo XVI de nuestra era.

Al día de hoy, la Organización Marítima Mundial señala que al menos el 90% del tráfico comercial global se desarrolla por vía marítima, y la tendencia no muestra cambios significativos de cara al futuro.

⁴ US Energy Information Administration, 2016. Disponible en: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=28492>

⁵ Cole, Bernard D. China's quest for great power: ships, oil and foreign policy. Naval Institute Press. EEUU, 2016.

El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista del autor, que no necesariamente coinciden con la Secretaría de Marina - Armada de México.

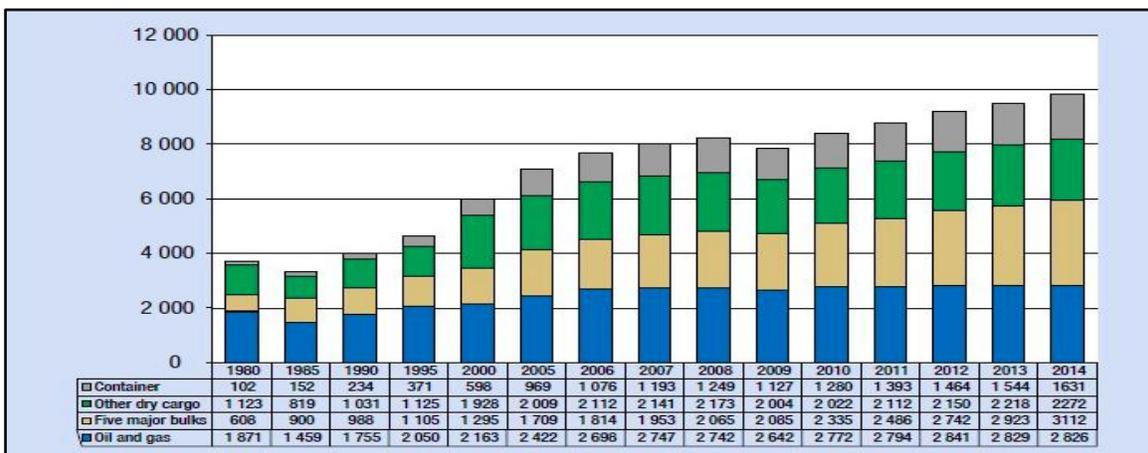


Figura 3: Comercio marítimo mundial (millones de tons.). Fuente: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2016

Como puede observarse, la industria marítima comercial –con sus más de 74,000 buques- juega un papel más que vital en hacer posible la globalización, de ahí la importancia de mantener libres y seguras las Líneas Marítimas de Comunicación (Sea Lines of Communication, SLOCs por sus siglas en inglés) verdaderas arterias de la economía del siglo XXI, como se muestra en la figura 4.

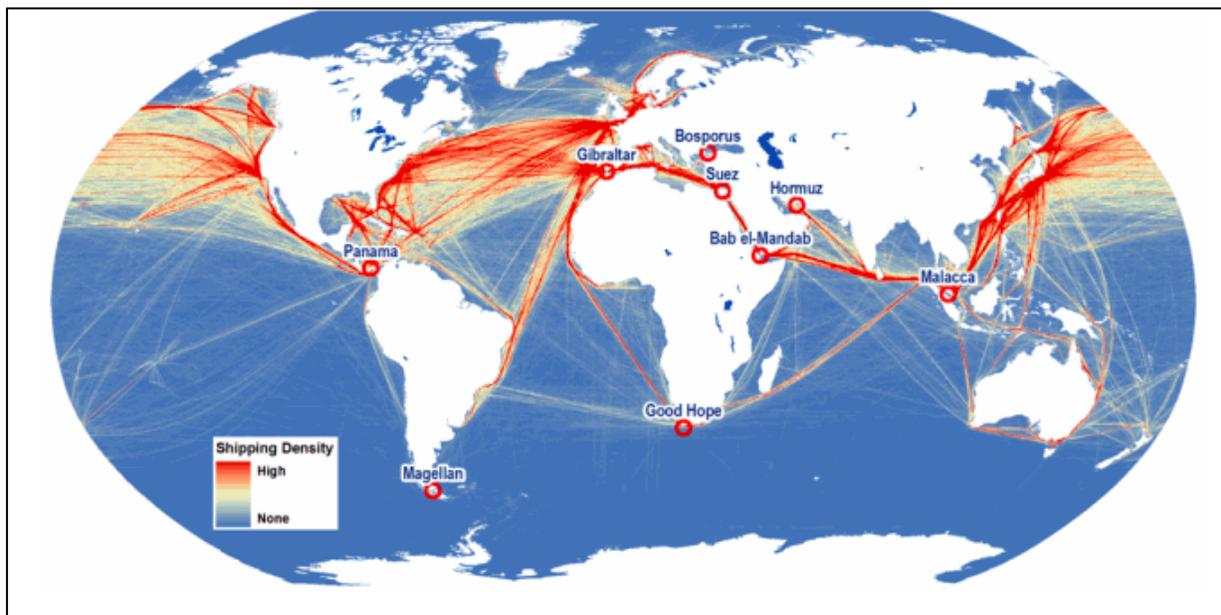


Figura 4: Líneas Marítimas de Comunicación y puntos estratégicos de comercio marítimo (círculos rojos). Fuente: Shipping density data adapted from National Center for Ecological Analysis and Synthesis, A Global Map of Human Impacts to Marine Ecosystems. Enlace:<https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch1en/appl1en/maritimerroutes.html>



El mar como medio de información

El mar no sólo ha servido como fuente de recursos o como medio para el traslado de productos, sino que también ha fungido como instrumento para la transmisión de ideas, conocimientos, ideologías políticas o religiosas.

Quizás, por su carácter intangible, sea esta la característica menos valorada del mar: es más fácil ponderar la importancia de los océanos en función de lo que éstos producen o lo que en ellos se transporta, que a la luz de las ideas que han ido de un lugar a otro a través de ellos.

De hecho, puede argumentarse que el cristianismo jamás se hubiese expandido como lo hizo de no ser por las expediciones marítimas europeas a partir del siglo XV, sobre todo al entonces “descubierto” continente americano.

En ese contexto, debe situarse la conquista de los pueblos originarios de América, así como el establecimiento de las bases socio-políticas de naciones de la talla de Estados Unidos, cuya naturaleza evidentemente cristiana tuvo su origen nada menos que en los misioneros que llegaron por mar entre los siglos XVII y XVIII.

Pero el cristianismo no fue la única religión que vio en el mar la posibilidad única de expandirse, pues lo mismo sucedió con el islam a lo largo y ancho del Mar Mediterráneo, el Océano Índico y el Lejano Oriente.

Debe decirse, sin embargo, que la expansión marítima de ideas y religiones produjo también importantes contradicciones bélicas, pues aquel que controlara el mar, necesariamente controlaría la definición del pensamiento humano y la consecuente construcción de instituciones político-económicas.

Lo anterior nos lleva, irremediablemente, a la última característica intrínseca del mar: el dominio y el control.

El mar como medio de dominación

Como se ha podido constatar, el valor del mar radica en su carácter de fuente de recursos, medio de transporte de mercancías y también de ideas y conocimientos; lo anterior le ha conferido una importancia estratégica que, en muchas ocasiones, ha provocado conflagraciones locales, regionales y mundiales.

De tal suerte que, dominar los océanos, ha sido una prerrogativa sustantiva de naciones poderosas o de aquellas que han buscado serlo.

En la introducción se habló del motor estratégico que llevó a Europa a lanzarse al mar hacia fines del oscurantismo para buscar nuevas fuentes de riquezas y, al mismo tiempo, consolidar rutas comerciales rápidas y seguras, muchas veces a costa de enfrentamientos bélicos con otras potencias.



El dominio marítimo se convirtió en una condición *sine qua non* para la consolidación de dichas potencias; y la caída de varios de estos imperios –sobre todo el español- no puede entenderse sin la pérdida de dicho dominio.

Puede hablarse entonces de un círculo virtuoso, como señala Till, entre comercio marítimo y poder naval, como se explica a continuación:

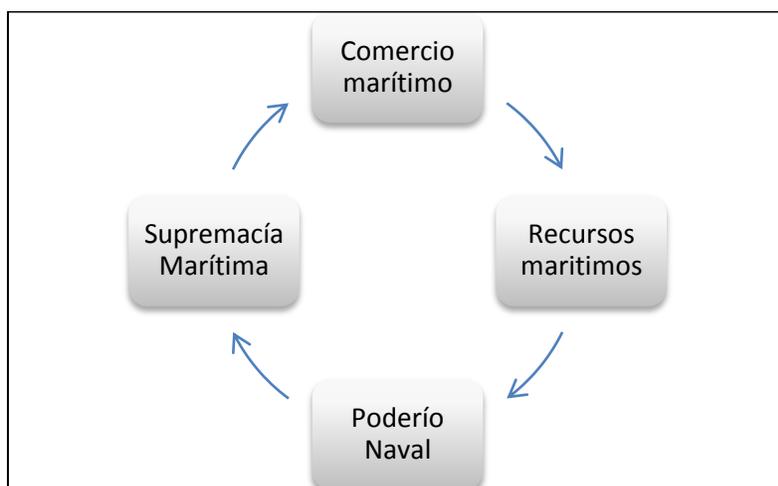


Figura 5: Círculo virtuoso marítimo, tomado del original del libro *Seapower*, de Geoffrey Till, 2013.

El argumento estriba en que, entre mayor comercio marítimo ha de desarrollar un país, conseguirá mayores recursos económicos. Estos recursos, invertidos en incrementar el poder naval de dicho estado, le conferirán supremacía marítima por encima de otras naciones. Dicha supremacía le permitirá, consecuentemente, incrementar su comercio marítimo.

Si bien la lógica de Geoffrey Till busca explicar la naturaleza del poder marítimo y naval de las potencias europeas durante el mercantilismo, lo cierto es que mientras el mar preserve su relevancia estratégica, el *círculo virtuoso marítimo* se mantendrá vigente.

Dominar el mar –sus recursos y líneas de comunicación- seguirá siendo, sin duda, un atributo clave dentro de la estrategia de poder de varias naciones rumbo al futuro.

Por ello, entender la relevancia de conceptos como *poder marítimo* y *poder naval* es fundamental para dimensionar la importancia histórica y futura del mar.

1.2 Poder marítimo y poder naval

A lo largo de este escrito, se han mencionado los conceptos de poder marítimo y poder naval de manera constante, pero no se ha profundizado en su definición.



Ambos conceptos son ampliamente utilizados en la literatura naval actual, pero ciertamente han existido en los estudios académicos marítimos desde al menos el siglo XIX.⁶

Son muchos los académicos y pensadores que han utilizado ambos conceptos, pero ciertamente todos orbitan alrededor de dos grandes estrategias: Alfred Thayer Mahan y Sir Julian Corbett.

Mahan y el poder marítimo

Alfred Thayer Mahan (1840-1914), nacido en West Point e hijo de un profesor de la Academia Militar de Estados Unidos, ingresó a la Academia Naval y se graduó como segundo de su clase en 1859. Aunque se retiró con el grado de Capitán, fue ascendido al grado de Contralmirante en 1906, encontrándose ya fuera del servicio activo.

Si bien Mahan sirvió como comandante del buque USS Chicago, lo cierto es que no es reconocido por su carácter de oficial naval sino más bien por su extenso trabajo sobre estrategia marítima, constituido por 20 libros publicados y al menos 137 artículos especializados.

Mahan fue presidente del Colegio de Guerra Naval de EEUU de 1885 hasta 1893, habiendo publicado para entonces su obra cumbre: *La influencia del poder naval en la historia: 1660-1783*, que le valdría el ser reconocido como uno de los grandes estrategas mundiales, con una enorme influencia más allá de su país.

La obra de Mahan se convirtió en lectura obligada en las academias navales del mundo, sobre todo en aquellos países que buscaban consolidar su poder naval hacia fines del siglo XIX y principios del XX.

El Kaiser Guillermo Segundo de Alemania diría, en 1894: “*No sólo estoy leyendo, sino devorando el libro del Capitán Mahan y tratando de entenderlo de corazón...se encuentra a bordo de todos mis barcos y es constantemente citado por mis capitanes y oficiales...*”⁷

Los críticos de Mahan argumentan que su obra realmente no ofreció ningún concepto nuevo, sino que sólo recopiló el pensamiento marítimo de su época. Sin embargo, debe aceptarse que la grandeza del trabajo de Mahan radica precisamente en la simpleza de sus argumentos, en el orden que logró darle a conceptos hasta entonces muy citados pero poco definidos como poder marítimo y poder naval.

Para Mahan, la prosperidad de una nación dependía profundamente de su comercio marítimo, el cual requería de una protección naval militar eficiente y de la existencia de infraestructura marina que le diera sustento (puertos, astilleros).

⁶ Sin embargo, no debe olvidarse que el concepto de dominio marítimo (íntimamente relacionado con poder marítimo y poder naval) puede rastrearse incluso hasta Tucídides.

⁷ Speller, Ian. *Understanding Naval Warfare*. Routledge. EEUU, 2014.



Mahan creía que la creación y mantenimiento de una fuerza naval efectiva sería más sostenible si ésta dependía del comercio marítimo, y no únicamente de la voluntad política. Sin duda, el pensamiento de Mahan se vio profundamente influenciado por la historia marítima británica, de tal suerte que, diría su argumento central, lo que funcionó para el Imperio Inglés bien podría funcionar para Estados Unidos.

Si bien Mahan no definió con total claridad el concepto de Poder Marítimo, puede inferirse que éste se resume como la habilidad de una nación para aprovechar sus recursos marítimos al máximo y protegerlos de la intromisión externa mediante una fuerza naval efectiva (Poder Naval).

Poder Marítimo: Explotación de recursos marítimos (naturales y comerciales) + Poder naval

Figura 6: Definición de poder marítimo a la luz de la obra de Alfred T. Mahan

En su obra *La influencia del poder naval en la historia: 1660-1783*, Mahan identificaba seis condicionamientos específicos que determinan el Poder Marítimo de una nación:

1. Posición geográfica: la ubicación de una nación juega un papel fundamental en la conformación del Poder Marítimo. Sin duda, un país con acceso al mar y cercano a líneas marítimas de comunicación tendría las mayores posibilidades de éxito.
2. Conformación física: Mahan pensaba que una nación con puertos y astilleros ubicados de forma efectiva a lo largo de sus costas tendría mejores expectativas para el aprovechamiento del mar.
3. Extensión del territorio: más que la superficie total de una nación, Mahan consideraba que la extensión de sus costas y la relación de éstas con la población son de vital importancia para el Poder Marítimo. De tal suerte que una vulnerabilidad crítica para una nación sería el contar con una larga costa, pero muy poca población.
4. Población: sin duda la cantidad de habitantes de una nación es un factor determinante para la conformación y mantenimiento de una flota naval y mercante efectiva; pero para Mahan, lo verdaderamente importante era la cantidad de personas dedicadas a la actividad marítima.
5. Carácter nacional: como señala Ian Speller,⁸ Mahan era un hombre producto de su tiempo. La esencia de su argumento radica en la necesidad de una nación de contar con un *espíritu marítimo* o actitud marítima. El propio Mahan lamentaba que los estadounidenses no poseían ese carácter, lo que sería el principal obstáculo para el desarrollo del Poder Marítimo americano.

⁸ Speller, Ian. Idem. Pp. 42



Para Mahan, el Poder Marítimo no podría asegurarse sin el *comando del mar* ejercido fundamentalmente por un Poder Naval capaz de “*estrangular la economía del enemigo mediante el bloqueo, capturar sus territorios de ultramar y enviar tropas a sus costas a través del mar...*”⁹

Finalmente, una vez asegurado el comando o control del mar, Mahan proponía destruir al enemigo mediante la concentración de fuerzas en una batalla decisiva. Este argumento fue influenciado, sin duda, por el pensamiento de estrategias militares de principios del siglo XIX, como Jomini y Clausewitz.

Así, la visión de Poder Marítimo de Mahan se convirtió en la estrategia preferida de toda nación que buscara un desarrollo naval preponderante, lo que en su época representaba el objetivo básico de Estados Unidos, Rusia, Japón y Alemania.

Aun hoy, el trabajo de Mahan es un referente obligado para el estudio de las estrategias marítimas de naciones que, como China o India, invierten grandes recursos en sus capacidades navales con el fin de incrementar su peso geopolítico rumbo al siglo XXI.

Corbett y la estratégica marítima.

Resulta por demás interesante que, aun cuando la obra de Mahan versaba alrededor del Poder Marítimo británico y las lecciones que debían aprenderse de éste, para entonces no había ningún estratega militar inglés que ofreciera una visión equivalente en profundidad a la del autor americano.

Lo anterior puede verse reflejado en las palabras del propio Winston Churchill, al terminar la Primera Guerra Mundial:

*“Inglaterra no ha abonado nada a la literatura naval. Tenemos brillantes expertos en muchas disciplinas, valientes y de gran corazón; pero en medio del conflicto mismo teníamos más capitanes de barcos que capitanes de guerra...”*¹⁰

Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922), un civil inglés de clase alta, llenaría ese vacío del que hablaba Churchill, al constituirse como uno de los grandes estrategas británicos de su tiempo, no únicamente en el campo marítimo sino en la aplicación del poder estatal en general.

Corbett, abogado de profesión que en realidad nunca llegó a ejercer de manera activa, dedicó sus primeros trabajos a la escritura de novelas de ficción. Sin embargo, sus escritos se basaban en una profunda revisión de la historia británica, lo que poco a poco lo llevó a explorar el campo de la investigación política y, dentro de este, de la geopolítica y la geoestrategia.

⁹ Speller, Ian. *Idem*. Pp. 43

¹⁰ Citado en: Freedman, Lawrence. *Strategy: a history*. Oxford. Inglaterra, 2013.



Por ello, en su calidad de profesor de historia naval y en colaboración con el Capitán Edward Slade, director de la Escuela de Guerra de Inglaterra, publicó en 1911 su obra maestra: *Principios sobre estrategia marítima*, que lo posicionó como uno de los grandes pensadores de su época.

La obra de Corbett, publicada pocos años después que la de Mahan, tiene un profundo parecido a los conceptos del autor americano. En este sentido, Corbett también consideraba que el Poder Marítimo debía asegurarse a través del dominio del mar, mediante el ejercicio de un Poder Naval efectivo y el control de las líneas marítimas de comunicación.

Sin embargo, Corbett fue más allá e incluso contradujo a Mahan en muchos de sus argumentos, lo que le valió la crítica de los oficiales navales británicos y americanos en su tiempo.

Quizás la mayor diferencia entre Corbett y Mahan radica en que, a diferencia del segundo, Corbett consideraba que el dominio del mar no debía considerarse como un fin en sí mismo, sino como un medio para la consecución de un objetivo ulterior: la derrota del enemigo.

Esto no quiere decir que Corbett pensara que el Poder Marítimo y sus partes constitutivas carecían de relevancia, sino que éste debía de ser considerado como un elemento dentro de una gran estrategia nacional, una que tomara en cuenta otros elementos igual de relevantes (como la diplomacia, por ejemplo).

Como lo señala Ian Speller: “...a través de su trabajo, Corbett expresaba una y otra vez que el Poder Marítimo y Poder Naval sólo podían entenderse como parte de una Estrategia Marítima superior, la cual significaba sólo un eslabón de la gran estrategia nacional...”¹¹

De tal suerte que el argumento central de la obra de Corbett estriba en situar al Poder Marítimo y Poder Naval en su justa dimensión estratégica, como parte fundamental –mas no única- del ejercicio del poder estatal.

1.3 Breves apuntes del Capítulo I.

1. La relevancia histórica del mar es innegable. Desde los primeros grupos sociales hasta la actualidad, la humanidad ha tenido una relación intrínseca con los océanos.
2. La relación de la humanidad con el mar se ha dado en función de sus cuatro atributos: el mar como fuente de recursos, como medio de transporte, medio de comunicación e instrumento de dominio.

¹¹ Speller, Ian. IDEM. Pp. 45



3. Estos cuatro atributos le confieren al mar un valor estratégico que ha sido estudiado por múltiples pensadores, dos de los cuales revisten de vital importancia: Alfred Thayer Mahan y Sir Julian Corbett.
4. Mahan dio sentido al término de Poder Marítimo, al considerarlo como la habilidad de una nación de aprovechar sus recursos marítimos protegidos por un Poder Naval efectivo. Para Mahan, el Poder Marítimo se consigue mediante el dominio del mar, objetivo básico de toda nación que busca jugar un papel preponderante en el escenario internacional.
5. Sir Julian Corbett consideraba que el Poder Marítimo es una parte constitutiva de la Gran Estrategia Nacional; es decir, un medio y no un fin en sí mismo.
6. Las obras de Mahan y Corbett son un referente clave para el estudio del mar y su relevancia estratégica para las naciones.

II. PODER NAVAL TRADICIONAL Y POSMODERNO

Implicaciones para el diseño de fuerza naval hacia el futuro

“Debe tomarse como un hecho, tal como la noche antecede al día, que sin una fuerza naval decisiva no se puede lograr nada definitivo” George Washington, 1781.

2.1 El uso militar del mar

Una vez que se ha visto la relevancia histórica del mar en función de sus cuatro atributos principales, y de que ha quedado claro que el Poder Marítimo tiene como uno de sus sustentos básicos el empleo del Poder Naval, es menester abordar la dimensión militar de los océanos y la forma que adoptan las fuerzas navales a partir de los intereses nacionales.

Las fuerzas navales representan la rama militar de un país enfocada en realizar operaciones *en* el mar y *desde* el mar. Sus funciones varían en función de los requerimientos de cada nación, pero sobre todo por la disponibilidad de recursos para su operación.

Disponer de fuerzas navales mínimamente efectivas demanda inversiones a largo plazo, lo que no siempre es fácil de justificar ante el estamento político ni mucho menos ante la población en general.

Como se ha comentado aquí, el propio Mahan advertía sobre la importancia de explicar y convencer a la población civil de la necesidad estratégica de invertir en capacidades navales, y de la relación positiva entre dicha inversión y el desarrollo económico nacional.

Sin embargo, independientemente de las capacidades de las fuerzas navales, lo cierto es que las funciones de una marina armada son las mismas en prácticamente todo el mundo, de tal suerte que los



recursos asignados a ella determinarán sus verdaderas posibilidades de acción.

El uso militar del mar puede entenderse de la siguiente manera:

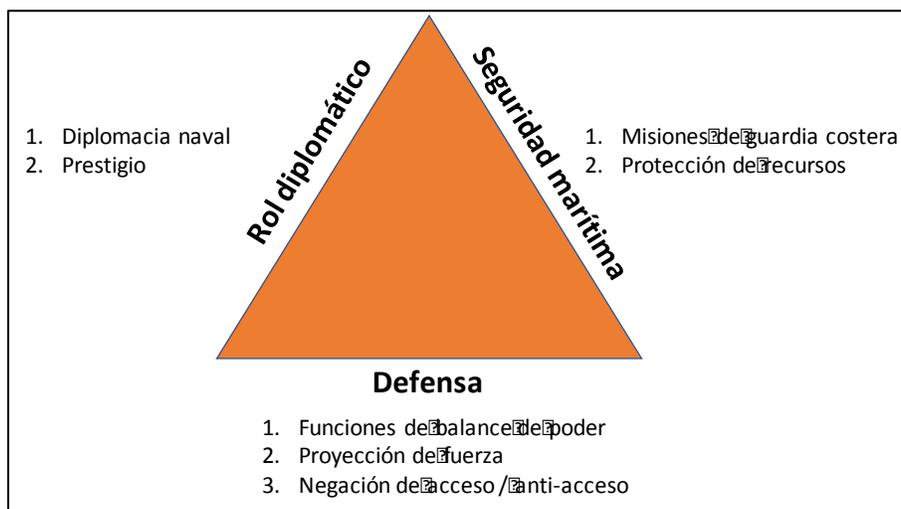


Figura 7. Las funciones de las fuerzas navales, adaptación del original de Booth, Ken. *Navies and foreign policy*. Croom Helm. Inglaterra, 1977.

Como puede observarse, dos de las funciones de las fuerzas navales se enmarcan dentro del concepto de *poder duro* (seguridad marítima y defensa), mientras que el rol diplomático bien pudiera considerarse como una función eminentemente de *poder blando*.¹²

El recuadro anterior es sumamente relevante toda vez que los estados-nación diseñan sus fuerzas navales en relación a estas tres funciones, tomando en consideración sus posibilidades económicas y, de manera fundamental, del entendimiento del entorno operacional actual y futuro de sus armadas.

Como puede verse en la siguiente figura, la forma en que las naciones entienden el contexto local, regional y global es sumamente relevante para el diseño de las fuerzas navales.

En este sentido, existen dos visiones divergentes que impactan decididamente en el diseño de fuerza de las marinas:

- Marina tradicional o moderna
- Marina no-tradicional o posmoderna

¹² Se recomienda: Cohen, Eliot. *The Big Stick: The Limits of Soft Power & the Necessity of Military Force*. Basic Books. EEUU, 2017.

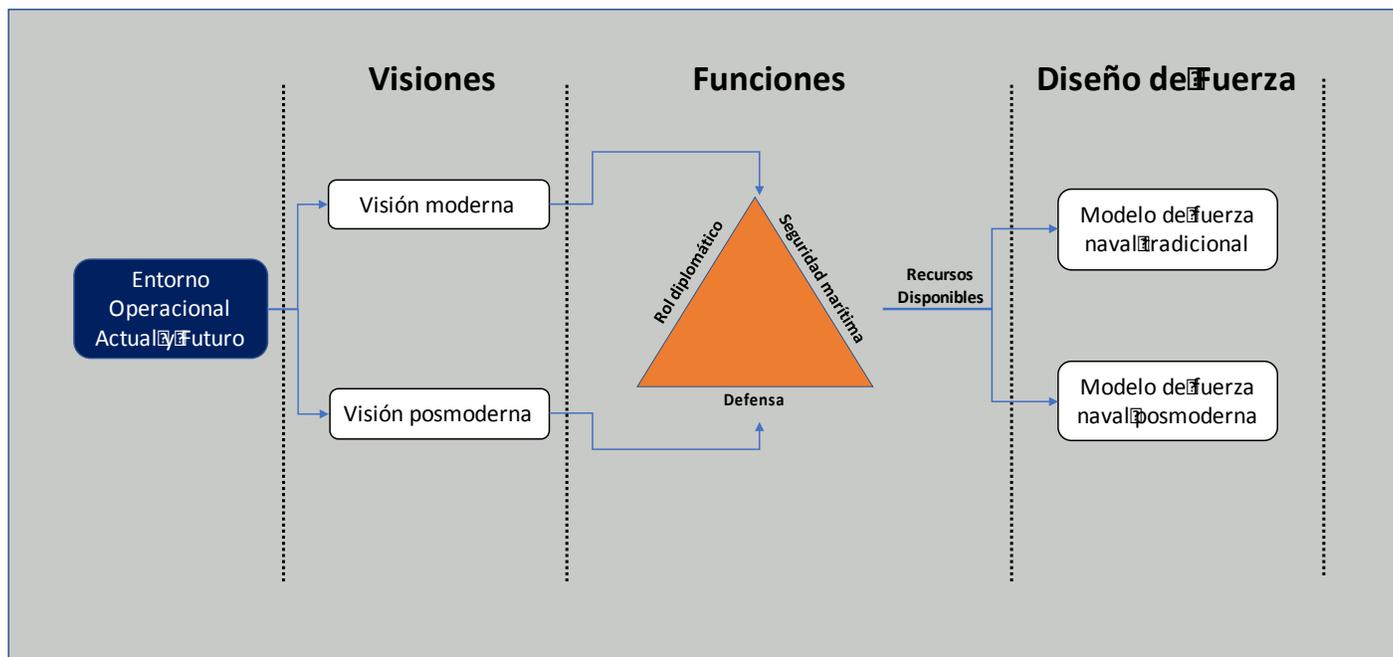


Figura 8. Visiones de entorno operacional y su impacto en el diseño de fuerza.
Fuente: El autor, con base en Geoffrey Till.

A continuación, se abordan las características tanto del modelo de fuerza naval tradicional como del posmoderno, y la forma en la que cada modelo impacta en la naturaleza específica de las misiones navales.

2.2 Fuerza naval de tipo tradicional o moderna

El diseño de una fuerza naval tradicional tiene como base el entendimiento del escenario local, regional e internacional a la luz de una visión eminentemente realista, es decir, aquella que pregona la búsqueda de la seguridad es el motor intrínseco de las relaciones entre Estados-Nación.

Por ello, resulta evidente que una visión tradicional o moderna de dicho escenario impacte en el tipo de misiones que un país asigna a sus fuerzas navales, asignando recursos para el desarrollo de sistemas acordes a estas responsabilidades.

Una fuerza naval tradicional o moderna tendrá, de acuerdo con Geoffrey Till, "...una tendencia a enfocarse en la defensa del territorio de un país y sus intereses inmediatos, en lugar de defender el sistema", teniendo como prioridad las siguientes misiones:

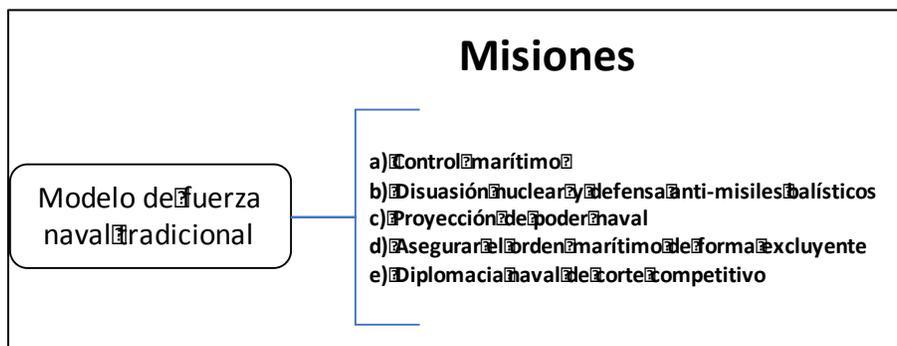


Figura 9, Misiones principales de una fuerza naval de corte tradicional.

Fuente: El autor, con base en Geoffrey Till.

a) Control marítimo (excluyente)

Una marina tradicional buscará desarrollar y mantener todas las capacidades navales necesarias para lograr el dominio marítimo sin la necesidad del apoyo de otras naciones, incluso aliadas. Sin duda, el diseño de este tipo de fuerza se enfoca en la preparación para un conflicto mayor en mar abierto, poniendo énfasis en sistemas de guerra anti-submarina, anti-buque y anti-aérea.

Este tipo de fuerzas navales considera como su principal hipótesis de empleo el combate contra un Estado Nación con capacidades similares, y relega a otros servicios navales la atención de amenazas asimétricas o de corte no-estatal (como son la guardia costera o unidades ad hoc creadas ex profeso).

b) Disuasión nuclear y defensa balística

El desarrollo y mantenimiento de capacidades de defensa en materia balística nuclear, y todo lo que ello implica, requiere de una enorme disponibilidad de recursos.

Sin embargo, si bien las naciones más poderosas del mundo poseen este tipo de sistemas (Estados Unidos, Rusia, China, Inglaterra, Francia), lo cierto es que en los últimos 15 años otros países se han unido a este selecto club, como pudiera ser el ejemplo de India o Corea del Norte.¹³

c) Proyección de poder naval

Las fuerzas navales de corte tradicional consideran a sus operaciones de despliegue más allá de sus costas –y la eventual intervención en otros países- como decisiones soberanas cuando así lo justifican sus intereses nacionales.

¹³ Es poco conocido el verdadero alcance de las capacidades de lanzamiento de misiles intercontinentales nucleares por parte de sistemas navales norcoreanos, sin embargo, dicho país ha realizado ya varias pruebas que demuestran un avance considerable en la materia.

El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista del autor, que no necesariamente coinciden con la Secretaría de Marina - Armada de México.



La justificación de dichas operaciones ante instancias internacionales o multilaterales no es una prioridad bajo esta premisa.

d) Asegurar el orden marítimo de forma excluyente

Esta misión se enfoca en mantener condiciones de seguridad marítima dentro de los límites nacionales (mar territorial y ZEE) de manera independiente y sin la cooperación con fuerzas navales (o de guardia costera) de otros países.

Fenómenos como la piratería marítima o el trasiego de drogas, armas o personas por vía marítima son atendidos de forma directa por dichas fuerzas navales, sin encontrarse necesariamente dentro de un esquema multilateral de cooperación.

Por ello, es de esperarse que naciones con modelos tradicionales navales tiendan a compartir menores niveles de información de seguridad marítima e inteligencia.

e) Diplomacia naval de corte competitivo

El uso de las fuerzas navales como apoyo a la labor diplomática es conocida como diplomacia naval, y ha acompañado al ejercicio del poder prácticamente desde la constitución de los Estados Nación modernos.

En este sentido, una armada de corte tradicional tiene como una de sus misiones principales el despliegue de fuerzas para lograr un objetivo político específico, sin necesariamente llegar al enfrentamiento abierto.

2.2 Fuerza naval de tipo no tradicional o posmoderna

Contrario el modelo tradicional visto con anterioridad, las marinas de corte posmoderno enfocan sus operaciones en el mantenimiento del sistema global, donde la cooperación multilateral juega un papel preponderante.

Esto se explica en gran medida por la relevancia cada vez mayor de los océanos en la operación del sistema económico mundial, tal como se abordó en el primer capítulo de este escrito.

Como señala Michael T. Klare,¹⁴ la ejecución de operaciones que salvaguarden los océanos de interrupciones sistémicas, tales como la piratería, el tráfico irregular de drogas, armas y personas, o incluso el uso del mar para la realización de operaciones terroristas, ha cobrado mayor relevancia en los diseños operacionales de las armadas en el mundo.

¹⁴ Klare, Michael T. Mahan revisited: globalization, resource dependency and maritime security in the 21th. Century. En: Moran, Daniel y Rusell, James A. Maritime Strategy and Global Order: markets, resources, security. Georgetown University Press. EEUU, 2016.

El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista del autor, que no necesariamente coinciden con la Secretaría de Marina - Armada de México.



Lo anterior ha llevado a una especie de “*revisionismo mahaniano*”, que cuestiona los principios doctrinales básicos de la idea tradicional de fuerza naval, poniendo énfasis en la necesidad de consolidar mecanismos multilaterales de cooperación para la mitigación de amenazas a la seguridad marítima.

Se trata entonces de que las fuerzas navales posmodernas adoptan políticas de defensa enfocadas en el mantenimiento de la seguridad internacional y no únicamente en la seguridad nacional. Desarrollan actitudes cooperativas e incluyentes como fundamento del control marítimo, de tal suerte que el enfrentamiento abierto contra otras marinas no es la hipótesis de empleo principal para el diseño de sus operaciones.

Geoffrey Till considera a los siguientes puntos como misiones navales típicas de una fuerza posmoderna, siendo estos: Control marítimo incluyente, Operaciones expedicionarias, Operaciones de estabilización / humanitarias, Aseguramiento del orden marítimo de forma incluyente y la Diplomacia naval cooperativa.

a) Control marítimo (incluyente)

Al igual que las marinas de corte tradicional, aquellas de tipo posmoderno ven al control marítimo como un elemento clave de sus operaciones, aunque con variaciones importantes.

Si bien el control del mar sigue teniendo el mismo significado, es decir, el de asegurar el uso del mar para la consecución de los objetivos nacionales, lo cierto es que las fuerzas navales posmodernas consideran que dicha misión tiene más posibilidades de desarrollarse en entornos marítimos litorales y no en alta mar.

Lo anterior tiene un efecto decisivo en el diseño de fuerza y el consecuente desarrollo de sistemas, toda vez que las amenazas que se encuentran en ambientes litorales tienen poco que ver con aquellas que normalmente se esperarían más allá de la Zona Económica Exclusiva.

De hecho, un ejemplo de lo anterior son los diversos ataques, relativamente exitosos, de adversarios asimétricos contra fuerzas navales modernas, como el caso del USS Cole en Yemen en 2000, la corbeta israelí Hanit del tipo Sa'ar 5 (golpeada por un misil de fabricación china del grupo Hezbolá en 2006) o la fragata saudí de la clase Al Madinah, casi hundida por una lancha cargada de explosivos piloteada a control remoto desde la costa Yemení en 2017.

Las misiones de control marítimo de las fuerzas navales posmodernas implican, necesariamente, un cambio en la doctrina operacional de las mismas. La cooperación y el multilateralismo son ahora el dogma, más allá del unilateralismo de antaño.



b) Operaciones expedicionarias

El cambio de paradigma naval que implica una revalorización del entorno litoral como el escenario de conflicto más probable, trae un razonamiento implícito: las amenazas navales litorales son en realidad un efecto de aquello que sucede tierra adentro.

En este sentido, las diversas bandas de *piratas posmodernos* en la costa de Somalia son extensiones de insurgencias terroristas o criminales que operan sin control dentro de África Oriental, más explícitamente Al Shabaab.¹⁵

Por su parte, los piratas que regularmente asaltan buques comerciales que transitan por el Estrecho de Malaca, en el sudeste asiático, no podrían existir de no ser por la nula capacidad de los países de la región (particularmente Malasia e Indonesia) para combatir efectivamente estos grupos.

Estos fenómenos obligan a las fuerzas navales a desarrollar operaciones multinacionales para combatir dichas amenazas, con el único fin de salvaguardar la integridad del sistema comercial mundial.

La operación naval Atalanta, emprendida por las fuerzas navales europeas en el Cuerno de África, es un claro ejemplo de esquemas de cooperación expedicionarias para enfrentar amenazas (en este caso asimétricas) en zonas litorales distantes.

c) Operaciones de estabilización / humanitarias

La utilización de medios navales para operaciones de socorro en casos de desastre no es nada nuevo, más sí algo que cobra cada vez mayor relevancia en el marco de la cooperación internacional.

De hecho, puede argumentarse que este tipo de operaciones revisten de un carácter cada vez menos extraordinario, incluso al integrarse de manera plena a las estrategias y políticas de defensa a lo largo del mundo.

Un ejemplo de ello es la Estrategia Nacional de Defensa de Brasil de 2012, que establece como quinto objetivo nacional de defensa “contribuir al mantenimiento de la paz y la seguridad

¹⁵ Ehrlich, Christian J. Insurgencia criminal y contrainsurgencia: Aplicación de métodos de contrainsurgencia moderna en territorios controlados por grupos criminales. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. Armada de México. México, 2017.

El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista del autor, que no necesariamente coinciden con la Secretaría de Marina - Armada de México.



internacional”, lo que sirve de cobertura política para el desarrollo de operaciones de estabilización como la ejecutada en Haití.¹⁶

d) Aseguramiento del orden marítimo de forma incluyente

Como se ha señalado ya, el comercio marítimo mundial depende en gran medida de condiciones de estabilidad y orden garantizadas por fuerzas navales efectivas.

A diferencia del modelo tradicional, las marinas que operan bajo el paradigma posmoderno entienden la importancia de establecer mecanismos de cooperación para garantizar el orden tanto en las zonas litorales como mar adentro.

En este sentido, resulta importante mencionar que esta misión normalmente sería encomendada a cuerpos navales del tipo de guardia costera, y no tanto a fuerzas navales *per se*.

Sin embargo, lo cierto es que cada país definirá qué tipo de unidad naval realiza esta encomienda, a la luz de sus posibilidades presupuestales y estamentos legales aplicables al mar.

En el caso de México, como se señaló en la introducción de este texto, la Armada realiza funciones tanto de fuerza naval (defensa exterior) como de seguridad marítima (guardia costera), por lo que el mantenimiento del “*buen orden marítimo*” frente a amenazas como el crimen organizado, piratería o terrorismo cabe perfectamente dentro de su ámbito de responsabilidades.

Lo anterior explica en gran medida los excelentes niveles de cooperación de la Armada de México no solamente con la Marina de los Estados Unidos, sino especialmente con la Guardia Costera de aquel país, precisamente en misiones de seguridad marítima y mantenimiento del estado de derecho en el mar.

e) Diplomacia naval cooperativa

A diferencia del modelo tradicional, donde el uso de medios navales para el apoyo a la diplomacia se desarrolla de forma unilateral, el paradigma posmoderno considera el despliegue de buques más allá de los mares nacionales como un ejercicio combinado preferentemente con fuerzas navales de otros países.

El objetivo es, de acuerdo con los posmodernistas, enviar un mensaje claro en defensa del liberalismo económico sistémico y no simplemente de los intereses estatales.

¹⁶ La operación MINUSTAH ha sido fundamental para posicionar a Brasil como una nación con responsabilidad regional acorde con su peso geopolítico, algo que México sin duda estaría en proceso de asimilación para el futuro.

El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista del autor, que no necesariamente coinciden con la Secretaría de Marina - Armada de México.



2.3 El modelo posmoderno en la actualidad

Como se ha visto a lo largo de este capítulo, la diferencia principal entre los modelos navales modernos y posmodernos estriba en el entendimiento del escenario internacional, lo que impacta decididamente en el tipo de misiones a realizar, las amenazas percibidas, hipótesis de empleo, así como adquisición y desarrollo de sistemas de defensa.

Sin embargo, es evidente que el modelo posmoderno tiene mayor penetración en la actualidad, debido principalmente a dos factores: por un lado, la globalización es un fenómeno permanente donde el tráfico marítimo de mercancías seguirá siendo extremadamente relevante, lo que conlleva el desarrollo de políticas de defensa de carácter cooperativo y multilateral.

Por el otro, las restricciones presupuestarias en buena parte del mundo obligan a las marinas a adquirir plataformas navales multipropósito, es decir, que puedan cumplir con las tres funciones (defensa, rol diplomático y seguridad marítima) con el mismo grado de efectividad, en lugar de optar por *plataformas dedicadas* mucho más onerosas –lo que sería el caso en una marina de corte tradicional.

De hecho, como lo sintetiza de forma excepcional Larrie D. Ferreiro,¹⁷ la tendencia mundial en cuanto a construcción de buques navales y sistemas de defensa tiene dos grandes características:

1. Los buques posmodernos están obligados a incorporar la mayor cantidad de sensores posibles, a fin de desarrollar una capacidad multi-misión dentro de la misma estructura.
2. Lo anterior implica un diseño modular de arquitectura abierta, de tal suerte que los sensores y sistemas de armas puedan adaptarse con relativa facilidad al entorno operacional cambiante, evolutivo y complejo.

El siguiente capítulo aborda las implicaciones de estas tendencias para el desarrollo futuro de la Armada de México, en el contexto de la globalización económica mundial (posmodernismo), el cumplimiento de su mandato constitucional y su papel como institución vital para la proyección de la influencia de México en la región.

2.4 Breves apuntes del Capítulo II

1. Existen dos modelos de fuerza naval, en función del entendimiento que cada país tiene del entorno internacional y sus intereses nacionales: modelo tradicional y modelo posmoderno.

¹⁷ Ferreiro, Larrie D. The warship since the end of the Cold War. En: Moran, Daniel y Rusell, James A. Maritime Strategy and Global Order: markets, resources, security. Georgetown University Press. EEUU, 2016.



2. El modelo tradicional se basa en una concepción realista de las relaciones internacionales y del poder estatal, y tiene como sustento doctrinal los conceptos de dominio marítimo de Alfred T. Mahan (principal pero no únicamente).
3. El modelo posmoderno considera a la globalización continuará definiendo el futuro del mundo de cara al siglo XXI, de tal suerte que la protección del sistema que lo sustenta es fundamental para los Estados-Nación.
4. En la medida que el comercio marítimo es la piedra angular de este fenómeno, las marinas posmodernas tienden a la cooperación y el multilateralismo para afrontar de manera integral las amenazas actuales y futuras, las cuales son adaptativas, evolutivas y complejas.
5. El posmodernismo naval impacta decididamente en el diseño de fuerza, lo que implica la adquisición y desarrollo de sistemas multipropósito adaptables al entorno operacional.
6. Naciones como México, que buscan incrementar su papel regional e internacional acorde con su peso geopolítico y económico, habrán de adoptar el modelo naval posmoderno como su base doctrinal y, consecuentemente, operacional.

III. LA ARMADA DE MÉXICO HACIA EL FUTURO

Poder naval mexicano en la encrucijada

“Las condiciones geopolíticas de México nunca han sido aprovechadas, debido a que históricamente siempre se le ha dado la espalda al mar”.

Capitán de Navío Sergio Rubio Márquez, Armada de México

3.1 La Armada de México: breve semblanza histórica

Desde su nacimiento en 1821, la Armada ha sido una de las pocas instituciones permanentes del estado que han sobrevivido al devenir histórico-político de la nación mexicana.

Esa naturaleza permanente le ha permitido consolidarse como un bastión vital para la seguridad nacional, entendiendo a ésta como una condición imprescindible para el mantenimiento del Estado hacia el futuro.

En este sentido, la Armada tiene como tarea fundamental la protección de 11 mil kilómetros de costas y más de 3 millones de kilómetros cuadrados de territorio marítimo, lo que da cuenta del valor estratégico de la institución y la importancia de dotarla de los medios y capacidades navales acordes con su enorme responsabilidad.



Sin embargo, como señala el Capitán Rubio,¹⁸ la existencia –y permanencia- de conflictos internos a lo largo de la historia nacional, tuvieron como efecto la desvalorización de la Armada prácticamente desde el siglo XIX y durante todo el siglo XX, aun en medio de conflictos globales como la Segunda Guerra Mundial.

Lo anterior significó que la poca inversión en la Armada afectara la adquisición y desarrollo de medios navales para cumplir con su labor constitucional cabalmente, lo que obligó a la institución a operar con sistemas militares no siempre a la altura de los requerimientos operacionales.

Por ello, la Armada desarrolló una doctrina naval que priorizó las funciones de seguridad marítima o guardia costera, en detrimento de las capacidades propiamente de defensa exterior.

Debe decirse, también, que lo anterior obedeció a dos grandes aspectos: por un lado, la inexistencia de contradicciones territoriales importantes desincentivó la inversión en capacidades de defensa naval; y, por el otro, la cercanía con Estados Unidos y el evidente peso de su esfera de influencia geopolítica.¹⁹

Hacia los años 1990s, con el fin de la Guerra Fría y la inminente entrada de México a la globalización, se advirtió una evolución doctrinal naval acorde con el nuevo entorno geopolítico mundial.

Esto significó, entre otras cosas, el impulso a la construcción naval de buques de patrulla oceánica y patrulla costera, a fin de reducir al mínimo la dependencia extranjera al menos para las misiones de seguridad marítima.



Figura 10. Buque de patrulla oceánica de diseño y construcción nacional de la Clase Oaxaca. Estos buques –de los cuales se encontrarán en operación ocho hacia el 2019- representan lo más avanzado en materia de construcción naval mexicana. La Clase Oaxaca es el resultado de la evolución de las capacidades de la industria naval nacional, y es antecedida por las clases Holzinger, Sierra y Durango.

¹⁸ Rubio, Sergio. Operaciones de protección marítima. En: El Poder marítimo mexicano en el siglo XXI: realidades y prospectivas. Armada de México. México, 2013.

¹⁹ Guevara, Iñigo. A Bond Worth Strengthening: Understanding the Mexican Military and US-Mexican Military Cooperation. Woodrow Wilson Center. EEUU, 2017. Disponible en: <https://www.wilsoncenter.org/publication/bond-worth-strengthening-understanding-the-mexican-military-and-us-mexican-military>



3.2 La Armada de México y el contexto regional

Como señala la firma internacional IHS Janes en su última revisión de las capacidades navales mexicanas,²⁰ si bien la Armada no busca desarrollarse como una marina de aguas azules (modelo tradicional o moderno), sí se encuentra en un proceso de actualización de sistemas de cara al “objetivo de participar en despliegues internacionales y operaciones de mantenimiento de paz”.

Esto significa que, al tiempo de mantener e incrementar los medios en materia de seguridad marítima (lo que ya se ha venido haciendo desde los 1990s), la Armada busca ampliar, quizás como nunca antes, sus capacidades de defensa exterior de cara un papel más activo en el escenario regional e internacional.

Lo anterior implica el desarrollo y adquisición de medios navales que permitan realizar misiones tanto de guardia costera como de defensa, a través de plataformas multipropósito acordes a la responsabilidad constitucional de la Armada.

En este sentido, la Marina mexicana no sería la única en la región en adoptar el paradigma posmoderno de fuerza naval, pues sus pares latinoamericanos se encuentran en procesos similares.

Brasil, por ejemplo, ha modificado su Programa de Adquisición de Medios de Superficie (PROSUPER), decantándose por una plataforma naval multipropósito que cumpla misiones de guardia costera (mantenimiento del orden y estado de derecho marítimo) y a la vez cuente con sistemas de defensa que le permitan desarrollar operaciones de guerra anti-superficie, anti-aérea y anti-submarina.



Figura 11. Diseño conceptual de la corbeta Clase Tamandaré, buque multipropósito con sensores y sistemas de armas para misiones de seguridad marítima y defensa. La Clase Tamandaré es la base del Programa de Adquisición de Medios de Superficie de la Marina de Brasil. Fuente: Marina de Brasil.

²⁰ IHS Janes. Mexican Naval Capabilities. January 2017 edition. Acceso limitado.



Colombia, después de mitigar la intensidad de sus conflictos internos, busca posicionarse como un país activo en el escenario regional, otorgándole a su Armada buena parte del peso específico de esta nueva responsabilidad.

Por ello, el programa PES (Plataforma Estratégica de Superficie) se enfoca en la construcción local –con apoyo de un astillero internacional- de un navío tipo fragata multipropósito, de similares capacidades al proyecto brasileño. La Armada de Colombia busca dotarse de ocho fragatas de este tipo a partir de la próxima década.

En ambos casos, tanto el PROSUPER como el PES son proyectos enfocados en el desarrollo de la industria naval local, con énfasis en la generación de empleos y la transferencia de tecnología de clase mundial.

El paradigma posmoderno, como puede observarse, es una opción lógica para naciones que, con recursos limitados, pero obligaciones internacionales crecientes, buscan dotar a sus fuerzas navales de medios mínimamente efectivos para cumplir con sus misiones constitucionales.

3.3 La Armada de México en la encrucijada

La Armada de México, que cuenta ya con medios navales respetables para las misiones de seguridad marítima (vigilancia de la ZEE, estado de derecho en el mar, protección de instalaciones estratégicas, entre otras), se encuentra ahora en una encrucijada estratégica: puede optar por consolidar aún más las capacidades de guardia costera, dejando en segundo plano las funciones inherentes de defensa exterior o, en concordancia con el camino adoptado por otras marinas regionales, puede desarrollar y adquirir medios navales multipropósito que le permitan cumplir con la totalidad de su mandato constitucional.

Es la opinión del autor que, la segunda opción se antoja como la respuesta lógica, realista y necesaria para el futuro de la Armada de México, tomando en cuenta su enorme área geográfica de responsabilidad y el creciente papel de nuestro país en el escenario regional e internacional de cara al siglo XXI.

Sin duda, tal como sucede con los casos de Brasil y Colombia -por citar sólo algunos- el reto fundamental para el desarrollo de una fuerza naval posmoderna, cooperativa y adaptativa, se encuentra definitivamente en el convencimiento del estamento político y de la sociedad civil.

Tal como señalaba el propio Alfred T. Mahan, el carácter nacional puede ser el gran catalizador del desarrollo marítimo de un país o, por el contrario, su peor obstáculo.



Sin embargo, con más de tres millones de kilómetros cuadrados de territorio marítimo y una economía con una influencia creciente en el mundo, México no tendrá otra opción que definir, dentro de una *Estrategia Marítima Hacia el Siglo XXI*, cómo vislumbra su relación con el mar, sus recursos y el modelo de fuerza naval que habrá de protegerlos.

3.4 Breves apuntes del Capítulo III

1. Los conflictos internos jugaron un papel decisivo en la desvalorización de la Marina Armada en México desde el siglo XIX y durante todo el siglo XX.
2. A fines del siglo XX y principios del XXI, ya en el contexto del fin de la Guerra Fría y en el marco de la globalización, la Armada de México ha desarrollado una respetable capacidad naval en funciones de seguridad marítima o guardia costera.
3. Sin embargo, debido al creciente papel de México en el escenario regional e internacional, y tomando en cuenta el área geográfica de responsabilidad de la Armada de México, es momento de avanzar en las capacidades de defensa exterior posmoderna (cooperativa, integral y multilateral).
4. El reto principal no será de tipo presupuestal, pues la adquisición y desarrollo de medios multipropósito ofrece la oportunidad de realizar misiones combinadas de seguridad marítima y defensa en las mismas plataformas; sino en el convencimiento, de la clase política y la sociedad civil, de la importancia del mar para el futuro de México.



BIBLIOGRAFÍA

- Cole, Bernard D. China's quest for great power: ships, oil and foreign policy. Naval Institute Press. EEUU, 2016.
- Cohen, Eliot. The Big Stick: The Limits of Soft Power & the Necessity of Military Force. Basic Books. EEUU, 2017.
- Ehrlich, Christian J. Insurgencia criminal y contrainsurgencia: Aplicación de métodos de contrainsurgencia moderna en territorios controlados por grupos criminales. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. Armada de México. México, 2017.
- Freedman, Lawrence. Strategy: a history. Oxford. Inglaterra, 2013.
- Ferreiro, Larrie D. The warship since the end of the Cold War. En: Moran, Daniel y Rusell, James A. Maritime Strategy and Global Order: markets, resources, security. Georgetown University Press. EEUU, 2016.
- Guevara, Iñigo. A Bond Worth Strengthening: Understanding the Mexican Military and US-Mexican Military Cooperation. Woodrow Wilson Center. EEUU, 2017. Disponible en: <https://www.wilsoncenter.org/publication/bond-worth-strengthening-understanding-the-mexican-military-and-us-mexican-military>
- IHS Janes. Mexican Naval Capabilities. January 2017 edition. Acceso limitado.
- Klare, Michael T. Mahan revisited: globalization, resource dependency and maritime security in the 21th. Century. En: Moran, Daniel y Rusell, James A. Maritime Strategy and Global Order: markets, resources, security. Georgetown University Press. EEUU, 2016.
- Kissinger, Henry. China (título original "On China"). Editorial Debate. España, 2013.
- US Energy Information Administration, 2016. Disponible en: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=28492>
- Rubio, Sergio. Operaciones de protección marítima. En: El Poder marítimo mexicano en el siglo XXI: realidades y perspectivas. Armada de México. México, 2013.
- Speller, Ian. Understanding Naval Warfare. Routledge. EEUU, 2014
- Till, Geoffrey. Seapower: A guide for the twenty-first century. Tercera Edición. Routledge. EEUU, 2013.