INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ESTRATÉGICAS
DE LA ARMADA DE MÉXICO

TDS 05/24
28/11/2024

Maestra
Patricia Baranda Carmona

Hacia una cultura marítima en México: retos y oportunidades

RESUMEN

El documento pretende señalar los factores que han incidido en la ausencia de una cultura marítima en un país bioceánico como México, así como la importancia de contar con esta cultura para el desarrollo nacional de cara a la dinámica internacional, cuyo fomento y conducción recae en la Secretaría de Marina Armada de México. Se concluye que la falta de una visión, conciencia, identidad y, por ende, cultura marítima en México responde a diversos factores histórico, estructurales, políticos y sociales que han incidido en la prevalencia de una visión continental por encima de una visión hacia el mar. México tiene la virtud de poseer un valor geopolítico y marítimo estratégicos, lo cual es tiempo de capitalizar en beneficio de la nación tanto al interior como en su proyección al exterior como un actor con responsabilidad global.

Palabras clave: Conciencia Marítima, Cultura Marítima, Intereses Marítimos, Política Nacional Marítima, Secretaría de Marina Armada de México.

ABSTRACT

The document aims to point out the factors that have influenced the absence of a maritime culture in a bi-oceanic country like Mexico, as well as the importance of having this culture for national development in the face of international dynamics, whose promotion and leadership falls on the Secretariat of the Navy of Mexico. It is concluded that the lack of a vision, awareness, identity and, therefore, maritime culture in Mexico responds to various historical, structural, political and social factors that have influenced the prevalence of a continental vision over a vision towards the sea. Mexico has the virtue of having a strategic geopolitical and maritime value, which is time to capitalize for the benefit of the nation both internally and in its projection abroad as an actor with global responsibility.

Keywords: Maritime Awareness, Maritime Culture, Maritime Interests, National Maritime Policy, Secretary of the Mexican Navy.

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.

INTRODUCCIÓN

La cultura se caracteriza por ser un entramado de creencias, valores, costumbres, modos de vida en común de las sociedades, la cual transcurre con el tiempo y brinda una identidad peculiar a los pueblos. En el ámbito marítimo, implica un proceso de apropiación territorial del mar sobre su importancia donde la sociedad se identifica con él, a fin de conocer sus riquezas, valorarlo y aprovecharlo para su desarrollo bajo un enfoque sostenible, ello a través de una cultura marítima inculcada de manera transversal desde el sector educativo, en todos sus niveles y permeando en todos los sectores, en principio del sector gubernamental donde recae la potestad para hacer los cambios legales pertinentes, así como políticas en esta tesitura.

En ese sentido, el Congreso mexicano en los últimos años ha mirado hacia el mar, de tal suerte que se han realizado diferente modificaciones a marcos legales como la Ley General de Educación (LGE), la Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica (LSNIEG), la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), a fin de institucionalizar una conciencia, cultura y política marítimas mexicanas, cuyo liderazgo recae en la Secretaría de Marina Armada de México (SEMAR), considerando su legado, perfil y liderazgo marítimo, además por ser la Autoridad Marítima Nacional ante la Organización Marítima Internacional (OMI), lo que le atribuye cumplir con los instrumentos internacionales de los que es Parte en esta materia el Estado mexicano.

A pesar del progreso que ha tenido el ámbito marítimo a través del tiempo, se siguen priorizando las actividades económicas terrestres, mientras que a las marítimas se les ha encasillado al transporte comercial, relegando el mosaico de posibilidades que ofrece el entorno marítimo, tal como pesca sostenible, turismo náutico, minería marina y actividades conexas para el desarrollo económico tanto de las comunidades ribereñas como para el país en general. Aún persiste la ausencia de una mentalidad, conciencia, identidad y más aún de una cultura marítima de los mexicanos, ya que es inexistente el sentido de pertenencia y una concientización sobre la significancia del extenso espacio marítimo mexicano y de sus beneficios para el desarrollo nacional.

En México históricamente ha prevalecido la falta de una visión y cultura marítima en todos los ámbitos, desde el gobierno hasta el sector privado, por la prevalencia de una visión terrestre, lo cual responde al lastre histórico de la conquista, las pugnas intestinas entre los grupos opuestos durante el siglo XIX y auspicios del XX, lo cual resultó en convertir al mar más que en una fortaleza, en una vulnerabilidad ante una población centralista, con desconocimiento y alejada de la vida costera; el contar con una Armada minúscula en comparación con la amplia extensión marítima, con profundas carencias financieras, de infraestructura, de recursos humanos, la cual con sus recursos disponibles logró eludir las fuerzas enemigas, incluso consolidar la independencia del país respecto a potencias extranjeras con intereses expansionistas, lo que derivó en una serie de intervenciones en el país, justo, a través del Golfo de México, en Veracruz, lo que en su momento

resultó, entre otros aspectos, en la pérdida de más de la mitad del territorio en la guerra con Estados Unidos (1846-1848).

Las lecciones aprendidas tanto de la experiencia histórica de México como de los casos de países latinoamericanos que se exponen, a fin de identificar lo que países con una historia en común han realizado en la materia que nos ocupa, se propone para México que dentro de su incipiente Política Nacional Marítima establezca una serie de lineamientos que institucionalicen una cultura marítima nacional, nutrida de una concienciación e identidad marítimas hacia la sociedad mexicana, considerando la demanda de competitividad de la dinámica nacional e internacional.

Es así que en el presente documento se estudian aquellos factores que, por un lado, explican la ausencia de una cultura marítima y, por otro lado, aquellos que señalan su importancia y, por ende, la imperante necesidad de construir una cultura de mar en un país bioceánico cuyo valor geopolítico, en parte se explica por sus conexiones marítimas hacia los países y regiones punteros en el comercio internacional, por ejemplo, Estados Unidos y Asia-Pacífico. Dicho esto, el artículo se compone de tres apartados y las respectivas conclusiones. En el primero, se brinda un marco conceptual sobre el objeto de estudio, a fin de familiarizar a los lectores con el lenguaje y teoría del documento. En el segundo apartado, se expone un contexto histórico en la materia que nos ocupa con el propósito de presentar los factores y desafíos que han incidido en la ausencia de una visión y cultura marítimas. En el último, se plantean los elementos que brindan una oportunidad para crear una cultura marítima en México, de lo cual se parte con las lecciones de algunos países latinoamericanos en este tenor; de las modificaciones legales antes mencionadas, de lo que destaca el estabelecimiento de una Política Marítima Nacional, de la cual se deriva el fomento de una cultura marítima, lo que recae por antonomasia en la SEMAR, y finaliza con una serie de recomendaciones como producto del presente estudio.

Se concluye que la falta de una visión, conciencia, identidad y, por ende, cultura marítima en México responde a diversos factores histórico, estructurales, políticos y sociales que han incidido en la prevalencia de una visión continental por encima de una visión hacia el mar. Ahora bien, el éxito de la cultura marítima nacional responderá a la suma de esfuerzos y voluntades de todos los actores involucrados en el ambiente marítimo, cuyo pilar recae en el legado y labor de la Secretaría de Marina Armada de México que por antonomasia ha procurado fomentar la conciencia marítima e indicios de una cultura de mar en México. Sin embargo, no ha sido suficiente ante el lastre histórico que ha relegado una visión marítima e interés hacia el mar. De ahí la imperante necesidad de que los tomadores de decisiones, el sector privado, la academia, las organizaciones no gubernamentales y la sociedad mexicana volteen a mirar al mar no solo como un lugar para el esparcimiento o por sus efectos por los fenómenos naturales, sino como un medio cuyas riquezas naturales y diversidad de actividades, ofrecen un mosaico de oportunidades para el desarrollo económico nacional.

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.

Más aún al tener México la virtud de poseer un valor geopolítico y marítimo estratégicos, lo cual es tiempo de capitalizar en beneficio de la nación tanto al interior como en su proyección al exterior como un actor con responsabilidad global.

La metodología empleada para la elaboración del presente se basa en el análisis de contenido de fuentes digitales, bibliográficas, hemerográficas especializadas; de informes institucionales, del marco legal nacional en materia marítima, de documentos oficiales, entre otros.

DESARROLLO

MARCO CONCEPTUAL

La cultura es un conjunto complejo de creencias, valores y conceptos compartidos que permite a un grupo dar sentido a su vida y le proporciona conocimientos sobre cómo vivir. En otras palabras, es un conjunto de modos de vida y costumbres, desarrollo artístico, científico, industrial en determinado espacio y tiempo. Las culturas existen tanto de manera objetiva como subjetiva. Las primeras, objetiva, se ocupan de las cosas materiales, por ejemplo los estilos de vestimenta, la comida, el arte, la música; mientras que las subjetivas se enfocan en las interpretaciones individuales que existen en la mente y dan sentido al mundo que nos rodea (Gómez, 2022; RAE, 2024).

Para Sepúlveda (1991) la cultura es un elemento central de la civilización, que a su vez constituye la expresión del carácter social, colectivo y público de los grupos humanos organizados a partir de sus realidades históricas. En el plano marítimo, Gómez (2021) considera que el objetivo de la cultura, la educación y las ciencias marítimas es fortalecer la conciencia y la apropiación territorial del mar, por lo que los programas académicos orientados a este ámbito deben incluir la cultura marítima en el quehacer nacional. Por su parte, la Comisión de Estudios Estratégico - Marítimos del Perú define la conciencia marítima como un proceso de interiorización sobre la importancia del medio marítimo donde la sociedad se identifica con él. Asimismo, indica que para apropiar a la población respecto al medio marítimo es necesario incentivar la conciencia y los intereses marítimos. Por tanto, la identidad marítima se refiere a aquella consciencia que tiene un individuo o colectivo respecto al mar, la forma como lo percibe, se identifica y se vincula con este.

De acuerdo con Laborde (2022) para algunos países latinoamericanos con costas sobre el Océano Pacífico, la conciencia marítima, por ejemplo en Colombia constituye el conocimiento cabal y reflexivo del mar y de sus proximidades, tanto sobre su naturaleza como de sus posibilidades políticas, económicas, sociales y militares; la conciencia marítima facilita la orientación del país hacia un destino oceánico, a fin de convertirlo en una potencia marítima. Chile la define en su Doctrina Marítima a la conciencia marítima como la que aporta la fuerza intelectual para visualizar las oportunidades en el mar, impulsar la voluntad para crear las condiciones para aprovecharlas, formar una experiencia histórica que constituya una parte central de la

identidad nacional; de hecho, cada vez son más los chilenos partícipes en los intereses marítimos, en las diferentes actividades vinculadas con el mar. Por su parte, Perú definen como “Conciencia Marítima Nacional” el sentimiento de identidad colectiva de su población hacia el mar, ya que es un elemento de su nacionalidad.

Respecto a países clave cuyas costas se ubican en el Océano Atlántico, destacan Argentina cuya conciencia marítima implica la comprensión de su población sobre la trascendencia del ámbito marítimo para el desarrollo nacional y como vía que une a este país con el resto de la comunidad internacional. Brasil la concibe como “Mentalidad Marítima” que define la creencia individual y colectiva de la importancia del mar para la nación, y por ende, emplear su potencial de manera sostenible. Por su parte, Bolivia que no tiene salida al mar, concibe la conciencia marítima como un cimiento de la identidad marítima de un país. Para Rombys (citado en Laborde, 2022), la conciencia marítima responde a tres grandes visiones, a saber:

1. Consideración de la potencialidad marítima, en el caso de México bioceánica, de ahí que sea un país marítimo.
2. Desarrollar adecuadamente los intereses marítimos nacionales.
3. Uso responsable del mar, con una significativa orientación de sostenibilidad.

Por otro lado, el Poder Marítimo es un conjunto de factores cuya capacidad incide en la consecución de los intereses marítimos y, por ende, del empleo del mar en la proyección política, económica y cultural de los países. Para Geoffrey Till (citado en Laborde, 2022), el Poder Marítimo es cómo influye el mar en el resultado de los eventos en el área continental. Por su parte, el Poder Naval no solo comprende el monopolio de la fuerza en el mar, sino también la flota mercante, el comercio y las fuentes naturales, a fin de garantizar los intereses marítimos y la soberanía del Estado en este ámbito, además es un componente neurálgico del Poder Marítimo (Reyes, 2020).

Respecto a la marina mercante[1] para Sepúlveda (1982) se compone de oficiales, tripulantes y buques, es un instrumento elemental para el desarrollo, la independencia económica, es una herramienta indispensable para el comercio, la industria, es una actividad generadora de ingresos nacionales, de empleos directos e indirectos (reparaciones, avituallamiento, construcción naval), además puede auxiliar a la defensa nacional en caso de un conflicto.

Por otro lado, los intereses marítimos, son aquellos intereses relacionados de forma directa o indirecta, total o parcialmente con el mar que comprende el aspecto económico, político, social e incluso el de una cultura marítima, cuya protección son orientados hacia una Política Nacional Marítima (Laborde, 2022). En el caso

1 Definida por la Real Academia Española como el conjunto de buques de una nación que emplea para el comercio (RAE, 2001).

de México, véase la Figura 2. Dicho esto, para Laborde (2022) la ecuación del Poder Marítimo se formula de la siguiente manera:

PODER MARÍTIMO= PODER NAVAL + MARINA MERCANTE + INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA.

Así, la cultura naval y marítima desde la perspectiva de Sepúlveda (1991) corresponde al cultivo y difusión de la suma de valores propios de la tradición naval y marítima de un país, lo que da sustento al conocimiento y dominio del ámbito marítimo, así como su promoción en la sociedad a fin de que lo identifique como un elemento de su identidad nacional. En esta tesitura, Gómez (2021) plantea la necesidad de incluir el concepto de identidad marítima tanto en el sistema educativo como en el cultural con el propósito de crear un proyecto de nación donde la población no solo se sienta representada, sino también sienta suyos los recursos marítimos que posee el país, así progresivamente se irá instituyendo una cultura marítima.

ESBOZO HISTÓRICO DE LOS RETOS PARA UNA CULTURA MARÍTIMA EN MÉXICO

En México históricamente ha prevalecido la falta de una cultura marítima en todos los ámbitos, desde el gobierno hasta el sector privado, lo que ha conducido a una planeación centralista, donde los puertos y las costas han sido concebidos bajo una perspectiva continental con el único fin de intercambio intermodal. La ausencia de conocimiento sobre el ámbito marítimo ha resultado en grandes núcleos urbanos alejados del mar (Gómez, 2022).

En México a pesar de su naturaleza bioceánica –colinda con los océanos Pacífico y Atlántico, además tiene acceso al Mar Caribe- que lo conecta geoestratégicamente con todo el orbe, aunada su morfología lacustre que vincula el territorio continental con el marítimo, no ha generado una conciencia marítima y mucho menos una cultura marítima que impulsen el desarrollo económico y proyecten el Poder Marítimo del Estado mexicano (Rivera, 2020). En las siguientes líneas se exponen de manera sucinta las diferentes etapas de la historia del país con el objetivo de explicar las razones del desapego hacia el mar pese a poseer un extenso espacio marítimo que duplica al continental.

MESOAMÉRICA

Las culturas indígenas de Mesoamérica empelaron la geografía lacustre y los litorales para la pesca, la venta de caracoles y conchas, la extracción de perlas -en Oaxaca y Mar de Cortés en el Pacífico— la comercialización de maíz, de jade, es decir que permeó el desarrollo comercial, de ahí el establecimiento de rutas fluviales. Estas comunidades desarrollaron paralelamente una mentalidad terrestre y de intereses marítimos, dado que la navegación significaba la expansión del mercado interno, de ahí el auge del cabotaje con sus medios entonces disponibles (Rivera, 2020).

Dentro de estas culturas, se ubican la Olmeca, la Maya y la Mexica como las más desarrolladas en el entorno marítimo. La primera, básicamente para la creación de sus esculturas y utensilios. La segunda, se concentraba en el Golfo de México desde Centroamérica hasta Tamaulipas, por lo que diseñaron canoas y señalamientos que ayudaran a la navegación y puertos de embarque para su actividad comercial que favoreció el enlace político, comercial e incluso familiar con Teotihuacán para el fortalecimiento de su poderío. La Mexica se constituyó en Tenochtitlán cuya geografía estaba rodeada de lagos, lo que impulsó la construcción de canoas, de vías de comunicación –Xochimilco, Chalco, Texcoco, Zumpango y Xaltocan— para el comercio, lo que implicaba un tráfico acuático intenso; la ubicación tenía sus pros y contras, en el aspecto militar permitía a los guerreros mexicas desplazarse por el agua, pero también fue un factor para su caída, por el bloqueo naval que echó abajo su subsistencia dependiente de las regiones circunvecinas. Así, las habilidades militares de Hernán Cortés, dieron la pauta para formar alianzas con los señoríos enemigos, aunada la viruela, para vencer a los mexicas el 13 de agosto de 1521 (Rivera, 2020).

CONQUISTA ESPAÑOLA

En aquella época Bélgica, Francia, Inglaterra y Holanda apuntalaban como potencias marítimas, a la par de su industrialización, mientras que España se limitaba al mercantilismo cuasi feudal, de hecho era una potencia en decadencia, por lo que la conquista del nuevo continente sirvió para su supervivencia. Esta conquista trajo consigo la tradición política, económica, cultural, religiosa y costumbres españolas, incluida la ausencia de una visión marítima, lo cual se heredó a la mayoría de los países hispanoamericanos. Entonces ¿Cómo se forjó la mentalidad terrestre durante la época colonial? Los españoles implementaron medidas como el repartimiento, la encomienda, los obrajes, los ranchos, la hacienda y la minería, que en su conjunto coadyuvaron en la gestación de una visión continental en detrimento de las comunidades ribereñas, lo que se hace patente en la instauración del Virreinato en lo que fuera la gran Tenochtitlán. Si acaso a finales del siglo XVI se miró a los litorales, en particular la ruta marítima del puerto de Acapulco y Manila porque unía a Occidente con Oriente (Rivera, 2020).

En el marco de las Reformas Borbónicas donde Francia e Inglaterra acecharon los mares de la Nueva España, implicó la creación del Ejército realista en 1764 con el objetivo proteger las costas asediadas, en lugar de instituir una Marina de Guerra, el único intento fue la Armada de Barlovento cuya misión era perseguir a los piratas, escoltar a los buques de la flota y comerciales, desalojar a los enemigos en zonas ultramarinas, proteger a las colonias españolas, sin embargo fracasó debido a la falta de presupuesto, objetivos racionales, desinterés por la vigencia de esta Armada, ya que no era de su intención crear un poder naval en las colonias, de ahí que la Nueva España careciera de escuelas náuticas y navales, por tanto dicha Armada desapareció a finales del siglo XVIII, acompasada por la decadencia del imperio español. Aunado a esto, España contaba

con la Real Armada Invencible y su propia flota, lo que impactó negativamente en la construcción de una mentalidad y visión marina en sus colonias (Villa, 2023; Rivera, 2020).

MÉXICO INDEPENDIENTE

La guerra de la independencia de México se gestó esencialmente en el Bajío y Centro de la Nueva España, por lo que se hizo evidente la falta de una Marina de Guerra, de tal suerte que el padre Miguel Hidalgo consideró la importancia de controlar algunos puertos estratégicos que comunicaban con el exterior, especialmente con Estados Unidos para la provisión de armamento, por lo cual asignó al padre José María Mercado en el puerto de San Blas, y al padre José María Morelos y Pavón en Acapulco (Rivera, 2020).

Una vez obtenida la independencia, la falta de entendimiento entre los diversos grupos económicos y políticos junto con la heterogeneidad de la población y las profundas divisiones ralentizaron la consecución de la identidad nacional, así como la construcción de un proyecto de nación, y por ende, de una conciencia marítima, más aún con un lastre colonial de 300 años cuya visión fue primordialmente terrestre. En este contexto nace el Estado mexicano en 1821, con una sociedad integrada aproximadamente por el 64% de indígenas, arraigados a actividades terrestres (agricultura, ganadería, obrajes) y ubicados, en su mayoría, en el altiplano. Mientras que los peninsulares y criollos comprendían cerca del 10% de la población, el resto se componía de una variedad de castas cuyas actividades eran la explotación de minas, el trabajo en haciendas, en ranchos, en el comercio y administrativas gubernamentales. Por tales razones, la construcción de una identidad nacional se convirtió en una prioridad que se llevó a cabo mediante la recopilación de la historia, las costumbres y las tradiciones, dejando de lado una visión al mar. A diferencia de lo ocurrido en Inglaterra con la reina Isabel I[2], cuya visión del futuro de su nación apuntalaba hacia los océanos, de ahí que apoyara a la burguesía y se esforzara en convertir al país en una potencia marítima (Rivera, 2020).

Aunada a la visión terrestre, heredada por España, se carecía de puertos naturales apropiados para la navegación, únicamente se contaba con Acapulco, en el Pacífico, cuyas características permitían la entrada y salida de galeones a Filipinas, uniendo así a Occidente con Oriente, lo cual se derrumbó al interrumpirse la comunicación en 1815. El puerto de San Blas, solo se empleó como punto de protección por la escasa seguridad que ofrecía. En el Golfo, se estableció el puerto artificial de Veracruz tras tres siglos de dominación, cuya comunicación con España se desmoronó con el proceso de independencia. Los puertos de ambos litorales fueron protegidos con una mentalidad continental, es decir con una muralla, una fortaleza, tácticas terrestres (resistencia), en vez de instituir una Armada. Así, la nueva nación surgía en el siglo XIX con una ausencia total de una conciencia marítima (Rivera, 2020).

2 Gobernó a finales de 1558 hasta su muerte, el 24 de marzo de 1603.

En este contexto la nueva nación no favorecía el desarrollo de una Marina Nacional debido a la ausencia de una conciencia marítima, la escasez de presupuesto, la inestabilidad política cuya ola de violencia e inseguridad incentivó el control y seguridad terrestre. A pesar de ello, en 1822 Antonio de Medina y Miranda[3], quien encabezó la Secretaría de Guerra y Marina, enfatizaba las carestías de esa institución, además del imperativo de crear un poder marítimo, dada la amplitud y riqueza de las costas mexicanas, la escasez de puertos naturales, de embarcaciones, de una marina mercante, de gente de mar, de escuelas náuticas y navales —durante la administración de Iturbide se fundó una escuela náutica en Tepic, también la Academia Naval de Tlacotalpan que fracasó por la falta de financiamiento, así la capacitación de los marinos de guerra se realizó en el Colegio Militar hasta que se creó la Escuela Naval Militar de 1897—, de un poder naval que enfrentara los intentos de reconquista española cuyo bastión se ubicó cerca de Veracruz (Rivera, 2020).

El diagnóstico de Medina fue contundente al exponer la situación de la Armada y la Marina Mercante de la naciente nación. Empero, los gobiernos en turno se limitaron a resolver las coyunturas de guerra con buques que no abonaban a la creación de un poder naval, pues nombraban a generales y a jefes de tierra en vez de marinos de guerra. De hecho, había diferencias en los recursos y presupuesto destinados al Ejército para su organización y operación respecto al asignado a la Armada, dada la concepción del Estado, donde las fuerzas castrenses eran concebidas de mayor utilidad para el control interno. Inclusive un comandante del ejército fue designado al Castillo de San Juan de Ulúa, cuya fortaleza naval, resultaba en un cargo estratégico, en una época donde la Armada se convirtió en la primera línea defensiva ante los asedios navales del exterior (Rivera, 2020).

En 1825, el presidente Guadalupe Victoria nombró al Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda como Jefe del Departamento de Marina de Veracruz, a quién se encomendó reorganizar la escuadrilla naval debido al asedio de los buques de guerra españoles que intentaron llegar a San Juan de Ulúa donde fueron bloqueados por la flota mexicana, provocando su rendición, lo que significó la consolidación de la independencia nacional. Entre 1827 y 1828, la Marina de Guerra salió de sus litorales para impedir otro intento de reconquista desde Cuba, fue la primera y única vez que la Armada salía de territorio nacional en una posición ofensiva para la captura de buques españoles en El Caribe. En 1829 el gobierno dejó perder esta flota dados los costos de su mantenimiento y ante otro intento español en ese año, se optó por rentar buques mercantes que se artillaron para enfrentar la expedición del Brigadier Isidro Barradas. La mentalidad terrestre de la cúpula gobernante no le permitió visualizar la importancia de contar con una Armada, a pesar de las constantes amenazas extranjeras que ponían en entredicho la soberanía nacional (Secretaría de Marina, 2023; Rivera, 2020).

3 Al consumarse la Independencia, la Junta Nacional Instituyente lo asignó como Secretario de Guerra y Marina, cargo que dejó por órdenes del emperador Agustín de Iturbide para organizar la Hacienda pública, tarea desarrolló hasta la abdicación de Iturbide (SHCP, s.f.).

Contrario a las experiencias de otros países donde la Marina Mercante favoreció la creación de la Marina de Guerra para la protección de los intereses comerciales, en México –la Marina Mercante era exigua— la fundación de la Armada respondió a los intentos de reconquista de España que amenazaban la soberanía nacional. Respecto a la Marina Mercante Nacional se enfocó en la navegación de cabotaje, dado que no se contaba con los recursos para la navegación de altura, por lo que se expidió el Reglamento para el Comercio de Cabotaje, donde se estableció que las embarcaciones mexicanas realizarían la reembarcación de la mercancía extranjera que arribaran a los puertos del país, con lo que también se intentaba aminorar el contrabando (Rivera, 2020).

Una constante del siglo XIX fue que a pesar del aislacionismo mexicano, en varias ocasiones fue el objeto de interés de las potencias extranjeras, las cuales tenían presencia en el mar, tal es el caso de la intervención francesa, en 1838; dos estadounidenses, una en 1846- 1848 y otra en 1914; otras de españoles, ingleses y otra vez franceses 1862-1864, donde las costas mexicanas se volvieron una zona de conflicto y sus puertos, en particular el de Veracruz, en el acceso al interior del país. Cabe mencionar que la situación marítima en el Golfo de México reflejaba la situación convulsa del país. Por ejemplo, la guerra con Francia en 1838 se derivó de un manejo inadecuado de las relaciones diplomáticas sobre tratados comerciales y de navegación, provocando un bloqueo comercial en el puerto de Veracruz, lo que implicó pérdidas económicas significativas y en una entrega del Castillo de San Juan de Ulúa por la inexperiencia naval. Un caso más crítico fue después de la guerra con Estados Unidos de 1846- 1848, donde no solo se perdió más de la mitad del territorio mexicano, sino que los escasos buques con los que se contaba, especialmente mercantes, anclados en el Golfo de México, fueron echados a pique para evitar que fueran tomados por los estadounidenses, quienes tenían prácticamente todos los puertos del Golfo ocupados, por lo que el país se quedó sin buques (Rivera, 2020).

Entre 1853 y 1854, se promulgó el Reglamento para el buen orden y policía de los puertos de Mar, donde se establece el derecho de los mexicanos por nacimiento para tener el mando y cargo de los buques nacionales; aunque, también los extranjeros naturalizados podían tener ese derecho. La falta de conciencia marítima y de tradiciones navales, provocó que la población, principalmente la del altiplano se rehusara a formar parte de la Marina de Guerra; no sólo por la ausencia de contacto con el mar, sino también por lo difícil que resultaba la vida en la costa por el clima y las enfermedades. El reclutamiento se apoyaba en personas de la leva y presos de las cárceles, de la contratación de extranjeros, lo que hizo muy difícil crear cuerpos permanentes y profesionales, y sobre todo inculcar una doctrina militar **(**Rivera, 2020).

Lo anterior, incidió en la contratación de marinos extranjeros para el mando de buques, batallones y tropas, lo cual arriesgaba la soberanía del país, lo que se resolvió a través de dos hechos separados en el tiempo: la creación de la Escuela Naval en el puerto de Veracruz en 1897, que empezó a dotar a la Armada de

marinos de guerra y a la Marina Mercante de pilotines, ello como parte de la modernización llevada a cabo en el Porfiriato; el segundo, la reforma del artículo 32 en la Carta Magna de 1917, donde se estableció la nacionalidad mexicana por nacimiento para formar parte de la Marina Nacional, lo que generó la oposición de los propietarios de buques mercantes con bandera mexicana cuya tripulación era en su gran mayoría extranjera (Rivera, 2020).

La constante pugna entre liberales y conservadores condujo a la Guerra de Reforma (1857-1861) y al establecimiento de dos gobiernos simultanéame. La consecuencia de esta dualidad y la falta de recursos económicos en la administración de Benito Juárez conllevó a la suspensión del pago de la deuda contraída con gobiernos extranjeros, lo que causó el reclamo de Francia, España e Inglaterra, lo que en 1862 resultó en la segunda intervención francesa y la imposición del Imperio de Maximiliano de Habsburgo en México, quien intentó organizar la estructura de la Marina al aprobar varias leyes con el objetivo de formar una nueva marina mercante que incursionara en la navegación costera y de altura. Cabe señalar que para esas fechas ya existía una identidad nacional, sin embargo no se incluía una conciencia marítima, ya que la población no se cuestionaba por qué los franceses ingresaron por el puerto de Veracruz sin ninguna resistencia de la Armada (Rivera, 2020).

Para México prácticamente el siglo XIX significó una constante de conflictos internos por la imposición del proyecto de nación de los bandos en pugna; desunión que condujo a la pérdida de más de la mitad del territorio nacional; falta de recursos financieros que propició las invasiones extranjeras; una exigua flota mercante y Armada cuyas carencias económicas, de infraestructura y de personal limitó su labor de vigilancia y protección de los litorales mexicanos, lo cuales se volvieron el “Talón de Aquiles mexicano”, en particular el puerto de Veracruz que fue la entrada para las diversas intervenciones extranjeras, inclusive en los auspicios del siglo XX por las aspiraciones expansionistas de Estados Unidos (Reyes; Rivera, 2020).

Por otra parte, la Revolución Industrial condujo a la modernización del sector económico y a una mayor dinámica del comercio internacional, lo cual incidió en que el gobierno porfirista industrializara al país, considerando la relativa estabilidad que imperaba después de siglos de pugnas. La relación forjada con Estados Unidos y Europa condujo a que paulatinamente México se convirtiera en un importante importador de manufacturas, maquinaria, comestibles y bebidas, así como uno de los principales exportadores de materia prima y petróleo, lo que incentivó el desarrollo de las comunicaciones vía terrestre para conectar la producción interna con el mercado estadounidense; de ferrocarriles que conectaron a las poblaciones rurales y urbanas; de los principales puertos en los litorales del Golfo de México y el Pacífico, así como la renovación de la Marina Nacional tanto en lo mercante como en lo militar (Rivera, 2020).

A pesar de estos cambios y la creación de normatividad, no se logró mejorar la Marina Mercante, de tal suerte, que el movimiento de mercancías se realizó mediante la contratación del servicio de compañías de

buques extranjeros. En el caso de la Marina de Guerra, el Ejecutivo se concentró en dotarla de una infraestructura mínima de buques e instalaciones para el ejercicio de sus funciones, por lo que se adquirieron los cañoneros Tampico, Veracruz en los astilleros de Estados Unidos; el Nicolás Bravo y Morelos, el transporte Progreso y el cañonero-transporte General Vicente Guerrero, construidos en Génova e Inglaterra. Un aspecto en común tanto para la Marina Mercante como la de Guerra fue la escasez de personal por larga data, lo que implicó que oficiales del Ejército y algunos pilotos ocuparan esas vacantes, así como el ingreso de extranjeros en ambas marinas, esto último representaba un riesgo para la soberanía del país, lo cual en el periodo revolucionario se modifica con la promulgación de la Constitución de 1917 (Rivera, 2020).

REVOLUCIÓN MEXICANA

En el marco de la Revolución Mexicana (1910-1917) tanto la Marina Mercante como la de Guerra se paralizaron a consecuencia del conflicto. Un caso ilustrativo fue que el cañonero Veracruz y la corbeta Zaragoza fueron designados para apoyar al ejército en Tampico, en las vísperas de la intervención estadounidense en Veracruz. Mientras tanto en el Pacífico se desarrollan combates donde se enfrentaban los cañoneros Guerrero y Morelos en contra del Tampico, el cual representaba al bando constitucionalista, lo que proyecta la inestabilidad del país (Rivera, 2020).

Durante este periodo histórico, el poder naval era ínfimo, toda vez que nueve buques no podían cubrir la extensión marítima mexicana, lo que facilitó el despliegue de embarcaciones extranjeras con el pretexto de proteger sus intereses, lo que dio paso a una segunda invasión estadounidense, cuya política intervencionista del entonces mandatario Woodrow Wilson, se centraba en la producción petrolera, en las minas y ferrocarriles propiedad de norteamericanos, así como el henequén y la seguridad continental. Así, el 21 de abril de 1914 inicia la invasión estadounidense en el puerto de Veracruz sin una declaración de guerra ni resistencia porque la flotilla del Golfo se ubicaba en Tampico para contrarrestar a los constitucionalistas. Mientras tanto, con los recursos materiales y humanos disponibles, la población, los reos y los Cadetes de la Escuela Naval Militar, se libraba la defensa del puerto de Veracruz. Más adelante con el triunfo del Constitucionalismo sobre el gobierno huertista se firmaran los Tratados de Teoloyucan que disuelven al Ejército y a la Marina, lo que implica que los buques de la Armada queden bajo el mando de Venustiano Carranza. Una de las lecciones que deja este episodio histórico es la vulnerabilidad del mar, en este caso Veracruz, la carencia de un poder naval capaz de enfrentar las flotas enemigas, los bandos en pugna –federales y constitucionalistas— no limaron asperezas, a fin de frenar la invasión extranjera a pesar de estar en juego la soberanía nacional (Reyes; Rivera, 2020).

Para 1917 con la promulgación de la Constitución se buscó nacionalizar la Marina para impulsar el desarrollo nacional. De ahí que Carranza propusiera una reforma al artículo 32 constitucional donde se da preferencia a los mexicanos sobre los extranjeros, por lo que se prohíben los extranjeros dentro de las fuerzas armadas,

la policía y la seguridad pública, a fin de garantizar la soberanía del país. Además, se requirió ser mexicano por nacimiento para pertenecer a la Marina Nacional. Asimismo, en diciembre de 1917 se promulgó la Ley de Secretarías de Estado que separó a la Marina Mercante de la Secretaría de Guerra y Marina, integrándola en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, lo que dio paso a la Dirección de Puertos, Faros y Marina Mercante (Rivera, 2020).

Por su parte, Gómez (2022) señala que los puertos se crearían bajo la visión de proveer un altiplano que se expandió después de la Revolución, dada la migración de campesinos hacia las grandes ciudades: Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, lo que incidiría en un crecimiento portuario austero, a diferencia de otros países donde lograron desarrollar ciudades-puerto que se abastecen por la dinámica del transporte marítimo, por ejemplo en Argentina y Brasil. Del mismo modo, menciona que durante la administración de José López Portillo se intentó impulsar el crecimiento de los puertos a partir de la adopción de modelos como el de Japón y los de otras naciones; de tal forma que se diseñó el plan de Distritos Industriales en los puertos de Coatzacoalcos (Laguna del Ostión), Veracruz; Altamira, Tamaulipas y Lázaro Cárdenas, Michoacán, que redundó en el auge de estos núcleos urbanos.

ÉPOCA CONTEMPORÁNEA

Después de la Revolución, la Armada se perfiló más como guardia costera que como una marina de guerra, prueba de ello son las unidades adquiridas, de guardacostas, en la década de los treinta, donde gobernaba el presidente Lázaro Cárdenas, quien promovió la Marina Nacional, a fin de salvaguardar los recursos naturales del país, conforme al artículo 27 constitucional. De tal forma, que en 1939, se aprueba la autonomía del Departamento de la Marina Nacional, por lo que es separada de la Secretaría de la Defensa Nacional –antes Secretaría de Guerra y Marina— para enfocarse en el desarrollo marítimo del país; contar con una política homogénea de asuntos marítimos para garantizar la soberanía y la vigilancia de las costas, impulsar la marina mercante y la pesca, prevenir la contaminación del ecosistema marino. Así, el 31 de diciembre de 1940, el citado Departamento se eleva al rango de secretaría de Estado, por lo que se crea la Secretaría de Marina cuyo componente operativo es la Armada de México, de ahí su denominación Secretaría de Marina Armada de México (SEMAR), que a partir de entonces lideró el desarrollo marítimo nacional hasta 1976, donde las funciones relativas al transporte marítimo y la administración portuaria se trasladaron a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (Secretaría de Marina, 2023; Rivera, 2020).

Durante el liderazgo de la Secretaría de Marina se promovió el sector de transporte comercial, la transformación de astilleros ubicados en Guaymas, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz, para la construcción de embarcaciones nacionales; se implementó el programa Marcha al Mar para trasladar a población del altiplano a las zonas costeras, a fin de aprovechar los recursos marítimos, lo cual resultó en la construcción y mejora de 70 puertos, la creación de cooperativas pesqueras, la promoción de la investigación

y los estudios sobre el mar, de ahí la instauración de los Centros de Estudios Tecnológicos del Mar y Técnicas Pesqueras (Rivera, 2020).

Es así que en diciembre de 2016 se llevaron a cabo una serie de reformas y adiciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) y la Ley de Puertos (LP) que fueron la antesala para que el 17 de junio de 2017 la SEMAR fuera designada como la Autoridad Marítima Nacional (AMN)—es ejercida por el Ejecutivo Federal a través de esta institución— lo que implica la salvaguarda de la soberanía, la protección y seguridad marítima, el mantenimiento del Estado de derecho en las Zonas Marinas Mexicanas, así como nuevas oportunidades y desafíos, en particular por las condiciones de la marina mercante que después de varias décadas vuelve a estar bajo la responsabilidad de la Marina. En esta tesitura, el papel de esta Secretaría se refrenda en 2021 al atribuirle funciones de coordinación de las aduanas marítimas para vigilar, controlar y facilitar la entrada y salida de personas y mercancías del país, en otras palabras para fortalecer la seguridad en las aduanas, conforme al Reglamento Interior de la recién creada Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM)[4](Egure; RIANAM, 2022; Reyes, 2020).

Pese a lo anterior y el progreso que ha tenido el ámbito marítimo a través del tiempo, se siguen priorizando las actividades económicas terrestres, mientras que a las mercantes se les encasilla en el transporte comercial, sin considerar el mosaico de posibilidades que ofrece el ámbito marítimo –pesca sostenible, turismo náutico, minería marina, entre otras— para el desarrollo económico tanto de las comunidades ribereñas como para el país en general; persiste la ausencia de una mentalidad, conciencia, identidad y más aún de una cultura marítima por parte de los mexicanos, ya que es inexistente el sentido de pertenencia y una concientización sobre la significancia del extenso espacio marítimo mexicano y de sus beneficios para el desarrollo nacional. Del mismo modo, se carece de la concientización y necesidad de contar con una Armada robusta, fuerte, con suficientes recursos financieros, materiales y, sobretodo humanos—con base en la historia, es una constante área de oportunidad— acorde con sus múltiples atribuciones, en especial el salvaguardar los amplios litorales del Estado mexicano. Además, por sus características y funciones es la institución idónea para liderar un nuevo paradigma en torno al mar, es decir para gestar esa conciencia, identidad y cultura marítimas que se necesitan para potenciar y proyectar el poder marítimo mexicano en pro del desarrollo nacional, máxime ante la coyuntura actual donde el gobierno está mirando hacia el mar, véase más adelante la Política Nacional Marítima (Rivera, 2020; Gómez, 2022).

4 La ANAM es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), con autonomía técnica, operativa, administrativa y de gestión, con carácter de autoridad aduanera y fiscal; es creada en julio de 2021 con el objetivo de fortalecer la seguridad nacional y el sistema aduanero. Cabe señalar que la Secretaría de Marina también coordina la Aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y la Aduana de México, con sede en la misma Ciudad (Egure; RIANAM, 2022).

HACIA UNA CULTURA MARÍTIMA EN MÉXICO

EL VALOR GEOPOLÍTICO[5] DE MÉXICO

Como es sabido alrededor de tres cuartas partes del planeta están conformadas por agua; cerca del 80% del comercio internacional se lleva a cabo por vía marítima, de ahí que el transporte marítimo sea un pilar de la economía mundial; además, en el ámbito marítimo se desarrolla todo un abanico de actividades que inciden en el desarrollo económico y social, lo que a su vez, conlleva su protección y seguridad, aunado a su valor geopolítico (Reyes, 2020; Vargas, 2016).

Por su parte, México es un país megadiverso internacionalmente al contar con una extensión marítima de 3.1 millones de km² que comprende el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva (ZEE), lo cual corresponde al 65% del total de su territorio, mientras que su superficie continental es de 1.973 millones km², es decir 35% de dicho territorio. De ahí que tenga acceso a unos de los océanos más grandes como el Pacífico (incluye al Golfo de California y Tehuantepec) y el Atlántico (considera el Golfo de México y el Mar Caribe), lo que significa que sus litorales sean de los más extensos de América Latina; una gran variedad de ecosistemas, especies susceptibles de explotación comercial, procesos ecológicos; un número indeterminado de islas, fondos marinos y oceánicos; recursos no cuantificados e inexplorados como los nódulos polimetálicos e hidratos de metano; yacimientos de petróleo que han impulsado el desarrollo económico nacional; pesca deportiva, pesca de altura y costera; turismo de playa y servicios a cruceros turísticos en el Caribe; posibilidad de producción de energía eléctrica del aprovechamiento de las mareas; cuenta con 17 estados costeros cuyas principales actividades económicas se dirigen al transporte de mercancías, especialmente en los puertos de Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas (Sandoval, 2023; Reyes, 2020; SEMARNAT, 2018).

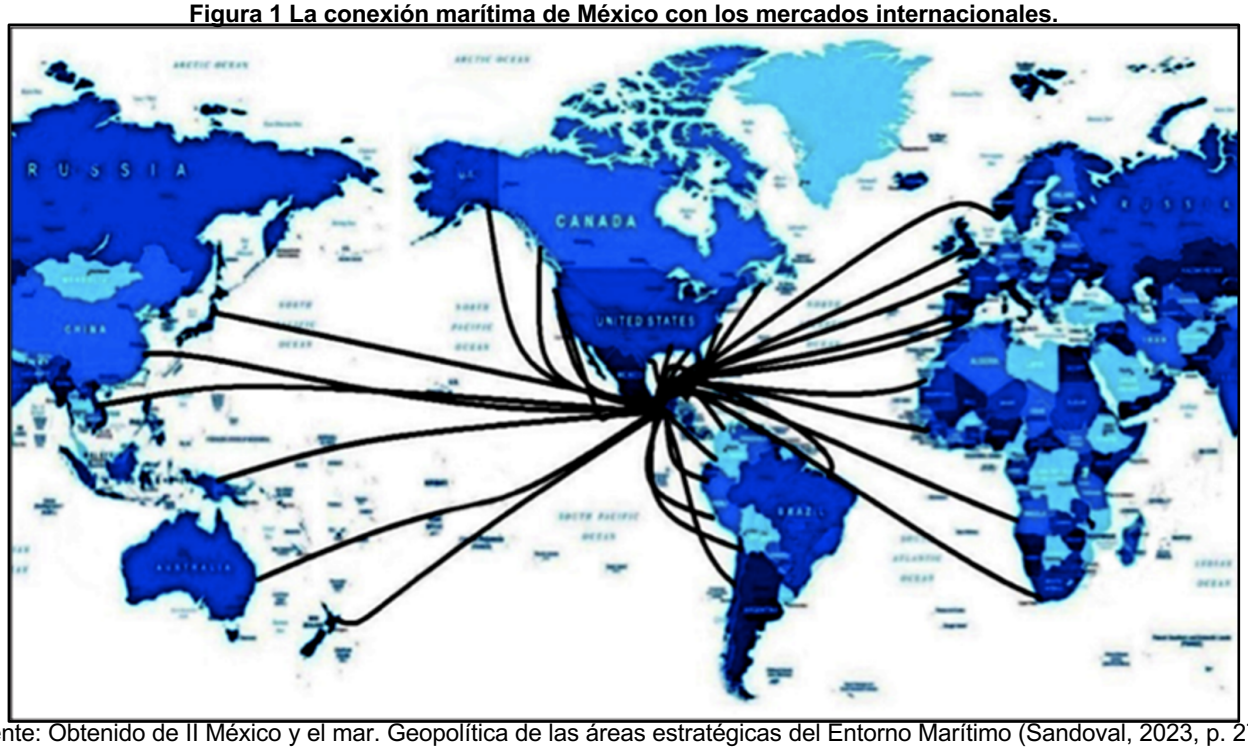
En resumen, México cuenta con una superficie marítima 1.63 veces mayor a la continental, lo que le brinda un potencial marítimo que lo conecta con los principales mercados internacionales (véase la Figura 1), además, de aprovecharse bajo un enfoque sostenible, impulsaría el desarrollo del país. Empero, en la conciencia colectiva históricamente ha prevalecido la visión continental para dicho desarrollo (Reyes, 2020; SEMARNAT, 2018).

Aunado a lo anterior, el valor geopolítico marítimo de México radica, por un lado, en sus fronteras marítimas que colindan con una de las principales potencias económicas y marítimas a nivel global como es Estados Unidos (EEUU), con Cuba, un país históricamente estratégico, así como con Belice y Honduras. Por otro

5 Para efectos de este estudio por Geopolítica se entiende la disciplina y el arte que aplica el conocimiento de factores geográficos, políticos e históricos de manera holística para el dominio político del espacio –dominio económico, social y cultural—, previendo las desventajas propias y, a su vez, aprovechando las ventajas cuantitativas y cualitativas con las que cuentan los países para la consecución de sus intereses nacionales, proyectados en su rol la arena internacional (Sandoval, 2023).

lado, al contar con el istmo de Tehuantepec que une a los océanos Pacífico y Atlántico, implica una ventaja significativa respecto a otros países cuyas rutas comerciales se constriñen al Canal de Panamá para conectar con los puertos del Atlántico, de Europa, del Mediterráneo y de Oriente Medio, es decir que los puertos mexicanos tienen la virtud de conectar con los de Asia, un puntero marítimo internacional, los de Europa, África y Oceanía, lo que representa una área de oportunidad para el desarrollo económico nacional, véase la Figura 1 (Sandoval, 2023).

Figura 1 La conexión marítima de México con los mercados internacionales.



Fuente: Obtenido de II México y el mar. Geopolítica de las áreas estratégicas del Entorno Marítimo (Sandoval, 2023, p. 278).

Lo anterior, conmina a los tomadores de decisiones a conocer los pormenores de los recursos marítimos del país para explorarlos y capitalizarlos de forma sostenible; también los vínculos entre los espacios terrestres y marítimos, las rutas comerciales marítimas a fin de optimizar el transporte marítimo y potencializar los puertos mexicanos en la medida de lo posible conforme a los estándares internacionales, considerando los instrumentos y organizaciones mundiales de los que el Estado mexicano es Parte. Todo ello para que los gobernantes definan los objetivos marítimos estratégicos para potencializar el desarrollo marítimo y, por ende, el nacional e incrementar la proyección de México en el exterior (Sandoval, 2023).

El conocimiento de los recursos naturales, especialmente marítimos, también aplica para el sector empresarial tanto de México como de los países circunvecinos en aras de aprovechar las áreas de oportunidad que de este ámbito se desprendan, así como de las alianzas, foros y tratados comerciales de los cuales se obtienen beneficios tanto económicos como sociales, ya que inciden en la generación de empleos y paralelamente en el desarrollo del país. Cabe mencionar que México es un país con un amplio

margen de acuerdos comerciales internacionales, tales como: el Tratado de Libre Comercio México - Estados Unidos - Canadá (T-MEC); el Acuerdo Global México – Unión Europea; el Acuerdo de Asociación Económica con Japón; el TLC con Centroamérica; la Alianza del Pacifico; el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP, por sus siglas en inglés), entre otros. Del mismo modo, tiene presencia en organismos y foros multilaterales, regionales y asociaciones meta-regionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), MIKTA (Sandoval; Secretaría de Economía, 2023).

Es así que la política marítima debe estar orientada al conocimiento de los recursos marítimos y, por consiguiente de su aprovechamiento a través de la identificación de los intereses marítimos, véase la Figura 2, ya que son elementos que conforman el poder marítimo del Estado. Dicho poder incide en la creación de un círculo virtuoso donde se genera empleo, mejoras en la calidad de vida de la sociedad, inversión en infraestructura portuaria y marítima, investigación, un desarrollo sostenible –con base en las tendencias internacionales— lo que, a su vez proyecta el potencial de México en el exterior, redundando en su beneficio y, así sucesivamente (Sandoval, 2023; Vargas, 2016).

Si bien México cuenta con una riqueza en recursos naturales, alcances importantes en acuerdos comerciales y en desarrollo económico que lo han colocado en el lugar 14 dentro de la economía global, respecto al ámbito marítimo, pese a su potencial, se posiciona muy por debajo de países cuyas dimensiones y capacidades son menores a las del país, tales como Chile, Perú y Vietnam, los cuales han obtenido logros significativos, por ejemplo, en el sector pesquero. Lo que da cuenta que desde sus gobernantes hasta las grandes masas de su sociedad no han sabido aprovechar los recursos marítimos que poseen, tampoco han proyectado la economía a través de su potencial portuario, pesquero, turístico, ya que en comparación con otros países con menores capacidades marítimas e incluso carentes de estas como Suiza, se encuentran mejor posicionados en la dinámica del comercio marítimo internacional que México. Empero, se está a tiempo de cambiar ese viejo paradigma de desaprovechamiento del mar que tiene un valor geopolítico envidiable (Martínez, 2023; Vargas, 2016).

OPORTUNIDADES PARA UNA CULTURA MARÍTIMA EN MÉXICO

EN VÍAS DE UNA CONCIENCIA MARÍTIMA EN MÉXICO

Para Castillo (2020) México desde su surgimiento como nación ha flotado en “corrientes de letargo”, lo que ha conllevado a carecer de métodos para el aprovechamiento de sus extensos litorales, mientras que otros países, incluidos los de América Latina, han procurado proteger sus intereses marítimos a través del conocimiento y de experiencias en el empleo del mar. Del mismo modo, ha faltado voluntad para cimentar

una conciencia marítima y, por ende diseñar una política de Estado en ese ámbito con miras al futuro. De tal forma que si se cuestionara a la población su percepción y reconocimiento del mar, seguramente las respuestas sean acotadas, por ejemplo al turismo de playa.

Por su parte, Gómez (2022) se cuestiona qué hubiese sucedido si Gran Bretaña y aquellas potencias marítimas no hubieran desarrollado sus flotas navales, de lo que se desprende la importancia de haber cultivado un pensamiento proactivo al mar, a fin de permearlo en la sociedad a través de los medios de comunicación; la literatura, por ejemplo Víctor Hugo quien escribió “Los trabajadores del Mar”; la investigación con la creación de centros especializados, etc. En México la educación no se ha planteado para construir un país con un desarrollo social protegido por el Estado, sino que atiende a la coyuntura política del momento, lo que se ha vuelto en el “talón de Aquiles” mexicano.

De acuerdo con Reyes (2020) la composición del Estado comprende al territorio, la población y su gobierno donde el sentido de identidad nace de la convergencia de la raza, el lenguaje, la religión, las costumbres, las tradiciones, la cultura, la gastronomía, historia, aspiraciones sociales, entre otros, los cuales amalgaman el carácter nacional.

La cosmovisión de las culturas precolombinas, de donde se desprende la estructura pluricultural de los pobladores mesoamericanos, era divergente de los colonizadores, por lo que colisionaron ambas cosmovisiones, por ejemplo el politeísmo contra el monoteísmo y la ambición por la riqueza. Por consiguiente, los mexicanos son producto de la fusión de dicha divergencia y, por ende, de conciencias marítimas distintas, toda vez que la monarquía española empleó el mar para la navegación de altura donde Cristóbal Colón descubrió un nuevo continente a pesar de que su propósito era distinto, acortar la ruta a las Indias; hecho esto, se procedió a la conquista del Nuevo Mundo. Mientras que para los nativos de América el mar se empleaba como medio para la alimentación, el transporte, el comercio y el cabotaje. Ello aunado al esbozo histórico que se expuso con anterioridad, nos explica esa falta de afinidad y aprovechamiento del mar, lo cual no justifica que se siga por ese sendero muy por el contrario, lo que se pretende es tomar conciencia del potencial marítimo de México, empezando por la clase política quienes tienen la potestad de institucionalizar y promover esa conciencia marítima mediante la construcción de una cultura marítima, apoyada en los diversos sectores del constructo social (Reyes, 2020).

Para Reyes (2020) la conciencia marítima en la clase política gobernante y demás actores involucrados es imprescindible y con una visión a largo plazo, considerando que el desarrollo marítimo implica periodos de tiempo para la formación de la gente de mar, una inversión significativa, la adquisición de tecnología de difícil comercialización, el cumplimiento de la normatividad internacional de la que México es Parte, así como de la regulación nacional, la instrumentación de ordenamientos que fomenten la inversión en un medio que no solo conlleva beneficios, sino también adversidades como es el mar.

Martínez (2022) menciona que México a pesar de ser un país bioceánico y donde la educación ha sido un tema central, la enseñanza sobre asuntos marítimos, en particular, la concientización marítima no se ha considerado pese a su relevancia para el desarrollo nacional, por lo que se desaprovecha el potencial marítimo del país. Por su parte, Gómez (2022) se cuestiona ¿qué cultura marítima se heredará a las nuevas generaciones, si algunos personajes que toman decisiones carecen de ella? Asimismo, señala que una de las claves de las potencias marítimas han sido sus universidades. En ese tenor, menciona que la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), pilar de la educación superior en el país, incluso las universidades privadas, carecen de cátedras especializadas que fomenten una visión, concientización y cultura marítima, a fin de emplear de manera sostenible las riquezas que ofrecen los litorales mexicanos, así como atender el abandono de la situación paupérrima de las poblaciones ribereñas. En su opinión, las únicas instituciones que imparten asignaturas marítimas son las escuelas náuticas que forman técnicos para la marina mercante. Por tanto, se deben romper moldes y tradiciones atávicas, dentro de la UNAM, y en general, en el sistema educativo al instituir una educación marítima con una visión orientada al aprovechamiento de las fortalezas del ámbito marítimo y de las comunidades costeras, lo que tendría un impacto positivo en la economía nacional, así como en las generaciones futuras.

Ante este contexto, en la Cámara de Diputados se ha propuesto modificar la fracción IV del artículo 15 y agregar la fracción XXV y recorrer la subsecuente del artículo 30 de la Ley General de Educación—se encuentra en proceso de actualización— donde se establece lo siguiente:

> Art. 15, fracción IV. Fomentar el amor a la Patria, el aprecio por sus culturas, el conocimiento de su historia, ***la conciencia marítima****,* el compromiso con los valores, símbolos patrios y las instituciones nacionales…
>
> Art. 30, fracción XXV. El aprendizaje y fomento de ***la conciencia marítima***, mediante el conocimiento y la comprensión del potencial de las Zonas Marinas Mexicanas para el desarrollo nacional… (Martínez, 2022, p. 6).

Por su parte, en el Senado de la República se propuso la adición de dos párrafos al artículo 26 de la Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica (LSNIEG) que establece la elaboración de un mapa oficial de la República Mexicana que integre las zonas marítimas mexicanas y sus respectivos límites. Asimismo que las autoridades competentes proporcionen al Instituto Nacional de Información Estadística y Geográfica (INEGI) la información correspondiente para tal elaboración. Cabe mencionar que este Instituto es el responsable de difusión de dicho mapa (LSNIEG; Noticias Congreso, 2023).

Lo anterior, se realiza con el propósito de fortalecer la educación geográfica en aras de fomentar la conciencia marítima y, a su vez, una cultura marina mexicana. También se pretende que la Secretaría de Marina Armada de México (SEMAR) vigile aquellas áreas estratégicas relacionadas con el desarrollo marítimo nacional (Noticias Congreso, 2023). Ello deja entrever un cambio de paradigma hacia el mar.

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.

PRELUDIO DE UNA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA

Una política nacional es una guía que se basa en diferentes estrategias, medios y recursos potenciales del Estado en beneficio de su población, por lo que debe plantearse en congruencia con el contexto actual y, a la vez, con miras al futuro. De ahí, la trascendencia de formular una *política nacional marítima* en México que impulse, proteja y desarrolle los intereses marítimos de la nación. En este sentido, diferentes países –referentes por su potencial e impulso al ámbito marítimo— como Estados Unidos, Chile, Reino Unido, Noruega, Singapur, China, entre otros, han diseñado políticas y estrategias en función de su distintivo geopolítico, necesidades y aspiraciones internacionales (Martínez, 2023; Vargas, 2016).

Ahora bien, existe un amplio marco legal en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) que vela por la protección de los mares, de la gente de mar, el desarrollo marítimo en general. En esta tesitura, la OMI ha generado una serie de lineamientos que pueden incluirse en una política nacional marítima donde se refuerce la gobernanza de los asuntos marítimos y se facilite la implementación de los instrumentos marítimos internacionales por parte de los Estados contratantes. Asimismo, la organización ha desarrollado un plan de auditorías de sus Estados Miembros para determinar su efectividad en el cumplimento de dichos instrumentos internacionales, de lo que se desprende la obligación de los Miembros en formular, evaluar y actualizar sus políticas nacionales marítimas. En este aspecto, México se apoya en el Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI[6] (Martínez, 2023).

Dicho lo anterior, en la Cámara de Diputados se presentó en 2023 una iniciativa que adiciona el inciso e) a la fracción V del artículo 30[7] de la *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal* (LOAPF), la cual fue aprobada el pasado 14 de febrero del año en curso y turnada al Senado de la República para lo propio. Esta iniciativa señala "establecer como atribución de la Secretaría de Marina formular, conducir, evaluar y actualizar la Política Nacional Marítima" (Martínez, 2023, p. 7) con el fin de que el Estado mexicano cumpla con sus compromisos internacionales, los cuales con base en el artículo 133 constitucional se convierten en Ley Suprema de toda la Unión (CPEUM, 2024).

Aunado a lo anterior, la Política Nacional Marítima (PNM) de México se fundamenta en el artículo 26 constitucional –versa sobre la planeación democrática del desarrollo nacional— y tiene el objetivo de impulsar la seguridad, el desarrollo del ámbito marítimo bajo un enfoque sostenible, consolidar los intereses marítimos nacionales, modernizar la industria naval y la marina mercante acorde con la dinámica del comercio marítimo

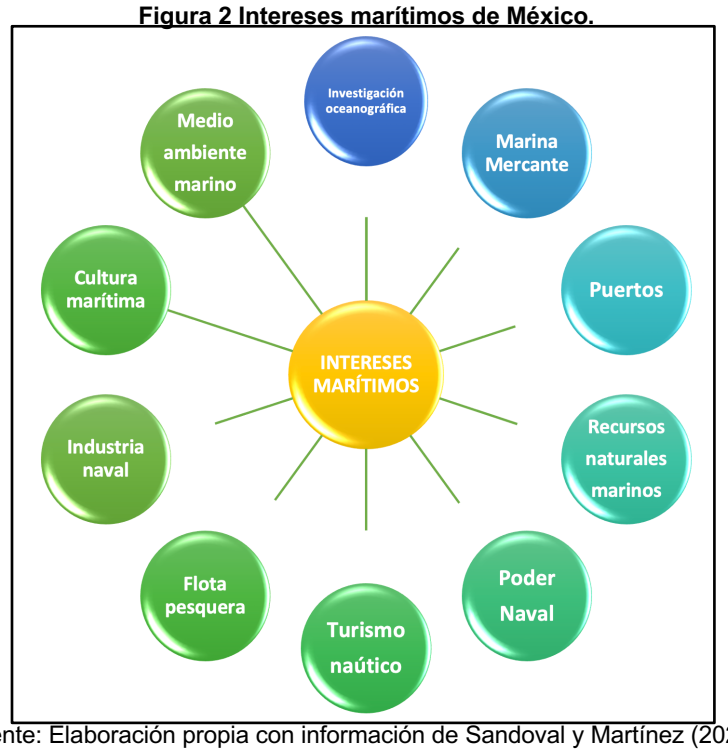
6 Este Código fue adoptado en la Resolución A.996 (25), aprobada por la Asamblea de la OMI el 29 de noviembre de 2007 con el fin de implementar los instrumentos obligatorios de la OMI que buscan aumentar la seguridad marítima y la protección del medio marino a nivel mundial. De ahí, que dicho Código sea considerado por las Administraciones de conformidad con sus propias circunstancias y estando obligadas en aquellos instrumentos donde sus gobiernos sean Partes (SEGOB, 2010).

7 El artículo 30 establece las atribuciones de la Secretaría de Marina; en la fracción V señala que a esta institución le *corresponde ejercer la Autoridad Marítima Nacional* en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales; así como, en su caso, aguas nacionales donde se realicen actividades de su competencia (LOAPF, 2023).

internacional, respetar los gobiernos locales, incorporar una gobernanza incluyente. Todo ello para fortalecer el mercado interno, generar empleos y mejorar la situación económica y social del país. Dicha política, la encabezará la SEMAR con la participación de dependencias gubernamentales, actores políticos, económicos y sociales con miras a construir una política marítima de Estado nutrida de estrategias transversales que saquen provecho del potencial marítimo en beneficio de la nación (CPEUM, 2024; Martínez, 2023).

De acuerdo con Castillo (2024) en la reforma al artículo 30 de la LOAPF, se establece a la Secretaría de Marina como la encargada de dirigir y desarrollar la Política Nacional Marítima por varios aspectos, entre ellos porque cuenta con los elementos históricos, legales, humanos y materiales para estructurar dicha política como una política de Estado y no un programa sexenal, porque en México y ante la OMI es la Autoridad Marítima Nacional, lo que demanda el cumplimiento de los acuerdos internacionales de los que el Estado mexicano es Parte en materia marítima, finalmente porque a través de la Armada es la única instancia capaz de salvaguardar los intereses marítimos de México, véase la Figura 2, en el ámbito de su competencia. Dentro de estos intereses marítimos destaca la educación y cultura marítimas en aras de fomentar la conciencia marítima, el conocimiento y la difusión del entorno marítimo en el pueblo mexicano. Es menester señalar que dada la coyuntura de la PNM en el Congreso es un asunto que seguirá su avance después de la fecha en que se escribe el presente documento.

Figura 2 Intereses marítimos de México.



Fuente: Elaboración propia con información de Sandoval y Martínez (2023).

¿CÓMO SE PODRÍA IMPLEMENTAR UNA CULTURA MARÍTIMA EN MÉXICO?

LECCIONES LATINOAMERICANAS PARA UNA CULTURA MARÍTIMA

CHILE

Chile es un país meridional, oceánico, multifacético, estratégico que posee una variedad climatológica y geográfica, una de las mayores Zonas Económicas Exclusivas, un potencial pesquero significativo a nivel mundial, cuyo empleo se ha buscado hacer de manera sostenible, considerando la estrecha relación entre la población chilena que ve en el mar la base de su desarrollo económico, social y cultural. Con estas características es inevitable reflexionar sobre la proyección de este país hacia el mar y su influencia geopolítica presente y futura donde cobran relevancia las iniciativas gubernamentales y de particulares en aras de robustecer su condición oceánica-tricontinental (América, Oceanía, Antártida), su destino marítimo y la prospección marítima en el mediano y largo plazo (Gobierno de Chile, 2021; Labbé, 2019).

Durante el siglo XX se desarrollaron una serie de medidas legales, administrativas y culturales –por ejemplo, se instituyó mayo como el Mes del Mar— que impulsaron el ámbito marítimo de Chile en aras de constituir una cultura marítima mediante el estudio principalmente de la geopolítica y la oceanopolítica[8] con el fin de ampliar los horizontes y las posibilidades del liderazgo chileno en el sector marítimo, donde un eje rector a destacar son las instituciones, especialmente la Armada de Chile, la cual por vocación y por sus atribuciones ha desempeñado un rol preponderante en la conservación del acervo marítimo chileno, en la formación de una cultura marítima y en la salvaguarda de la soberanía de sus litorales. De hecho, esta institución históricamente ha destacado por sus exploraciones y hallazgos que han redundado en la anexión del territorio de Magallanes; el establecimiento de la primera base naval antártica chilena en 1947, en Isla Dawson, Puerto Harris; la formación del Puerto Williams; la creación del distrito naval Chiloé; el descubrimiento del archipiélago Juan Fernández y la toma de posesión de Isla de Pascua, consolidando así su proyección marítima hacia el eje Asia-Pacífico y el Pacífico Sur (Gobierno de Chile, 2021; Labbé, 2019).

A finales de los ochenta se creó el Centro de Cultura Naval y Marítima como un organismo encargado de ejecutar las políticas culturales establecidas por la Armada chilena a fin de incentivar los valores de su nación, la participación ciudadana, la investigación y los eventos culturales destinados a la exaltación de su historia y de sus tradiciones navales y marítimas a fin de consolidar la conciencia marítima en la sociedad chilena, además de refrendar la importancia del mar para la población, la economía y proyección geopolítica del país (Sepúlveda, 1991).

8 Examina la posición geográfica de los Estados marítimos con relación al resto del mundo, cuyo enfoque no es la tierra, sino el mar; trata de ocupar el espacio oceánico un verdadero conocimiento para el desarrollo del Estado (Duvauchelle, 1996).

En esta tesitura a la Armada de Chile le ha correspondido la conservación de los museos navales de su país con el objetivo de rescatar su patrimonio histórico, difundir sus tradiciones y fomentar la cultura marítima en la sociedad. Entre estos museos destacan:

- **Museo Marítimo Nacional.** Está ubicado en Valparaíso; tiene la misión de constituirse como referente del país en cuanto a la historia marítima y naval chilena para lograr una mayor identidad nacional con el mar y actividades conexas.
- **Museo Corbeta Esmeralda**. Es un museo privado, financiado por la Compañía Minera "Doña Inés de Collahuasi" y administrado por la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile que ha involucrado a la Armada de Chile y al gobierno de Iquique. Este proyecto se caracteriza por ser una representación a escala de la Corbeta Esmeralda de Prat, tiene una visión de constituirse dentro del ámbito histórico-naval como un referente nacional e internacional, respecto a la preservación patrimonial y el reconocimiento de los marinos de guerra, potenciando así la imagen de la Armada chilena y la trascendencia de su legado histórico.
- **Museo Naval de la Escuela Naval Arturo Prat.** Ubicado en Playa Ancha, Valparaíso; su colección busca ensalzar el esfuerzo de los navales en el mantenimiento de la libertad y soberanía de Chile, especialmente a las nuevas generaciones de cadetes.
- **Museo Naval y Marítimo de Punta Arenas**. Fue inaugurado en enero de 1995 con el propósito de difundir los intereses marítimos nacionales, los valores e historia de la Armada chilena; también para preservar e incrementar el patrimonio naval y marítimo de la Región de Magallanes y la Antártica chilena.
- **Museo histórico de Faros "George Slight"**. Se encuentra en la Escuela de Litoral y Faros, en Valparaíso; se exhiben muestras museológicas sobre las distintas escuelas que integran las tareas de la Armada de Chiles, tales como la Escuela de Operaciones de la Armada, la Escuela de Grumetes, la Agrupación de Comandos de Infantería de Marina, la Escuela de Infantería de Marina, la Escuela de Ingeniería Naval, la Escuela de Aviación Naval, la Escuela de Submarinos, entre otras (Armada de Chile, 2023).

Por su parte, las instituciones de carácter civil han propuesto iniciativas orientadas al fomento de la conciencia marítima. Dentro de estas instituciones destacan por la trayectoria de su labor la Liga Marítima de Chile (Ligamar), la Fundación Mar de Chile y la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile (Labbé, 2019). Véase la Tabla 1 para conocer el perfil de estas organizaciones y sus aportes en la materia que nos ocupa.

Tabla 1 Participación de Organizaciones No Gubernamentales en el impulso de la conciencia marítima.

ORGANIZACIÓN	CARACTERÍSTICAS	APORTES
Liga Marítima de Chile (Ligamar)	Es una corporación sin fines de lucro, creada en mayo de 1914, que en sus más de 100 años ha mantenido una lucha constante por fomentar todo tipo de actividades relacionadas con el mar y con su importancia en el presente y futuro de Chile.	Sus actividades se han orientado al fomento de la marina mercante, mediante consejos y sugerencias para la aprobación de leyes favorables, la creación de una Dirección de Marina Mercante, la creación de la ley de Protección de la Marina Mercante y la reserva del cabotaje para naves chilenas. También ha incentivado el desarrollo del estudio científico marítimo mediante el apoyo a la estación de biología marina desde sus inicios en 1943; la creación del Instituto de Oceanografía de Valparaíso en 1945 y aquellas iniciativas de orden oceanográfico. En el sector educativo desde 1977 hasta ahora ha realizado el curso de acercamiento al mar para alumnos de enseñanza media. Las iniciativas de mayor impacto han sido la institución del Día del Mar en 1938, la Semana del Mar en 1954, precursoras del Mes del Mar, instaurado por la Armada de Chile, la celebración del Año Nuevo en el Mar, desde el año 1952 en Valparaíso.
Fundación Mar de Chile	Es una institución sin fines de lucro, creada en 1999, cuyo objetivo es promover la conciencia nacional sobre la importancia sobre las zonas marinas chilenas y su vínculo con el desarrollo del país. Su trabajo se ha orientado hacia la juventud, también se ha proyectado en forma transversal, involucrando a actores gubernamentales y privados en considerar al ámbito marítimo como un asunto público nacional.	Entre sus principales aportes se encuentra la creación del Portal los Siete Mares, sitio web dedicado a la difusión en línea de las actividades e iniciativas que incentiven la cultura marítima de Chile. Así expone las actividades que se pueden realizar en el entorno marítimo y oceánico, entregando datos, noticias, artículos, ideas, programas y actividades que la comunidad puede aprovechar para enriquecer y desarrollar su acercamiento al mar. También lleva a cabo programas de incentivo transversales de mar en colegios de educación básica y media; concursos sobre el mar; cursos en sistema e-learning para acrecentar el conocimiento marítimo; visitas de alumnos a pescaderías y caletas; degustación de productos del mar; creación del Instituto del Mar para potenciar la carrera de acuicultura, y de la primera Escuela Náutica en línea.
Corporación Patrimonio Marítimo de Chile	Se constituyó en el año 1998, su principal fin consiste en preservar, investigar y difundir el patrimonio marítimo del país.	Sus proyectos se han destinado al apoyo en actividades culturales relacionadas con gente afín al mar, quienes se expresan a través de creencias, musicales o pinturas que representan su identidad. Igualmente, se ha preocupado por difundir la cultura marítima mediante charlas y otros proyectos compartidos de carácter social y de interés histórico cultural, orientados a la juventud.

Fuente: Elaboración propia con información de Labbé (2019).

Ahora bien, desde la década de los setenta se vino gestando la idea de una política oceánica nacional al publicarse por vez primera un documento al respecto que sentó las bases para la elaboración de leyes que impulsaran el limitado sistema portuario de la época y la Marina Mercante. Es así que en 2016 con la participación de los poderes del Estado, la administración de los espacios marítimos nacionales, de la academia y del sector privado se decidió definir una Política Oceánica Nacional (PON) con base en las tendencias mundiales del tráfico marítimo mercante y las presiones geopolíticas en el plano regional y global, lo que inciden en la interdependencia entre la seguridad y el desarrollo. De esta forma, se constituyó un Consejo de Ministros para la elaboración de la PON, donde contribuyeron la Armada de Chile, catalogada

como la más idónea en la definición de esta política, el Ministerio de Relaciones Exteriores, de Defensa Nacional, de Economía, Fomento y Turismo, y de Medio Ambiente. Asimismo, contó con la opinión del sector académico y científico nacional, de la sociedad civil, de organismos privados, de organizaciones internacionales y las experiencias en políticas marítimas de otros países, lo cual redundó en una política que integra los recursos vivos, el transporte marítimo, la tecnología espacial y los espacios marítimos, la transportación de desechos peligrosos, la explotación minera y la investigación científica del mar, el combate a la pesca ilegal, a la contaminación marina y a los efectos del cambio climático en el océano; también prepondera la política, los intereses de la nación y el poder naval, haciendo énfasis en su ubicación geográfica y en el desarrollo de la conciencia y cultura marítimas. La PON se ejecuta por medio del Programa Oceánico que también la actualiza y da seguimiento a su cumplimiento (Gobierno de Chile, 2021, Labbé, 2019).

En resumen, la proyección y cultura marítima de Chile responde a la labor histórica y a la suma de voluntades y de esfuerzos de los diversos actores involucrados en el ambiente marítimo, cuyo pilar recae en el legado y actuar de la Armada chilena.

COLOMBIA Y URUGUAY

Colombia cuenta con un amplio espacio marítimo, en donde se desarrollan actividades culturales y económicas diversas, sin embargo la mayoría de los colombianos no tiene conciencia de la importancia del mar como catalizador para su desarrollo. Por lo que la educación se vuelve una herramienta para generar una consciencia sobre la importancia del mar para el desarrollo económico. Así, el fomento de la consciencia y la identidad marítimas incide en la percepción, respeto y sentir de los colombianos hacia el mar, lo que puede dar la pauta para convertir al país en una potencia marítima (Gómez, 2021).

Para ello, resulta indispensable identificar el conjunto de tradiciones, prácticas, manifestaciones sociales, culturales e históricas forjadas a través del tiempo que han incentivado la identidad nacional, a fin de desarrollar líneas de acción que permitan al pueblo colombiano identificarse con las expresiones culturales y artísticas relativas al mar. Tal propósito requiere de la articulación de las entidades gubernamentales responsables de los espacios marítimos y de la academia para contar con un robusto cuerpo de profesionales especializados, capaces de comprender y de difundir la riqueza que ofrece el mar para potenciar el desarrollo del país. Por tanto, las instituciones educativas deben crear las herramientas que incentiven el interés del estudiantado hacia la investigación marina desde edades tempranas. De esta forma, se cimienta la identidad marítima que estrecha el vínculo de la sociedad con el mar, además concientiza sobre su aprovechamiento de forma sostenible para el beneficio socioeconómico del país (Gómez, 2021).

En el caso de Uruguay, Laborde (2022) menciona que para generar una cultura marítima se requiere revisar y actualizar los Programas de Historia y Geografía del sistema educativo con el fin de ensalzar el empleo del

mar y la consecución de los intereses marítimos nacionales; establecer las definiciones de “Cultura de Defensa” y “Cultura Marítima” con base en la historia y las particularidades de Uruguay, así como una Estrategia Marítima Nacional, lo cual conlleva no solo la suma de voluntades y de esfuerzos de los actores públicos y privados implicados, sino también costos económicos significativos, al respecto Booth (citado en Laborde, 2022) señala lo siguiente:

> El exterior nos dice que “los buques de guerra son siempre muy costosos: pero siempre hay muchas circunstancias, pequeñas y grandes, en las cuales el costo de no tenerlos será todavía mayor”…“es caro crear y mantener una Armada, pero el no tenerla cuando se la necesita puede resultar mucho más caro” (p. 70).

El sentido de la cita, plantea lo costoso que es mantener una Armada fuerte que responda a los desafíos internos y externos que antepone la dinámica actual a los países. Del mismo modo, se trae a colación por el costo que implica el sector marítimo en sí, incluido el fomento de una cultura marítima, dada su naturaleza, infraestructura y nivel de especialización requeridos, entre otros aspectos. Pero en el fondo invita a reflexionar sobre el costo cualitativo que significa prescindir de los asuntos marítimos, lo cual puede ser significativamente mayor que el costo cuantitativo. Un caso ilustrativo lo muestra la historia de México donde la vulnerabilidad de sus mares, dado el descuido por razones multifactoriales, los volvió un terreno fértil para las invasiones extranjeras.

De lo expuesto en este apartado ¿qué lecciones puede considerar México para la consecución de una cultura marítima?

En aras de responder la citada pregunta, en un primer momento se exponen las actividades que realiza la Secretaría de Marina en este tenor, considerando su idoneidad por sus atribuciones y como AMN, además por el rol que ejercen en esta tesitura las fuerzas navales de los casos revisados. Posteriormente, se plantean las propuestas que atienden al citado cuestionamiento.

La SEMAR se apoya en la Universidad Naval (UNINAV) para investigar y difundir la historia y la cultura naval mediante los museos navales de Vallarta y Veracruz, las exposiciones literarias y una serie de eventos musicales, deportivos, cívicos, entre otros, a fin de que la población y el personal militar conozcan los recursos marítimos que posee el país, así como la labor de esta institución con miras a fortalecer el vínculo con la ciudadanía y generar una conciencia marítima (SEMAR, 2023a).

Aunado a lo anterior, también se busca promover una cultura de Derechos Humanos y Paz a través de sus dos museos, a saber:

- **Museo Histórico Naval de Puerto Vallarta**. Fue fundado el 1 de noviembre del 2006, en Jalisco, en el edificio que fue la Capitanía de Puerto de dicha municipalidad; su misión es conservar, exponer y difundir los bienes culturales; los sucesos históricos donde la Armada de México ha defendido al país;

la tradición, costumbre y expresión de la cultura naval para su valoración y apropiación entre los mexicanos, el fortalecimiento de la identidad nacional, exaltando el valor y amor a la patria. En 2016 fue remodelado, lo que dio paso a eventos como "Noche de Museos" donde se efectúan visitas guiadas con personajes caracterizados, conciertos, talleres navales y concursos marineros, entre otras actividades.

- **Museo Naval en Veracruz**. Fue inaugurado el 1 de julio de 1997 con motivo de la conmemoración del centenario de la Heroica Escuela Naval Militar, se ubica en el edificio de la antigua Escuela Naval Militar donde se libró la batalla del 21 de abril de 1914 debido a la segunda intervención. Tiene el objetivo de difundir y fomentar la cultura naval, rendir homenaje a los marinos que defendieron el puerto de Veracruz, promover la historia y labor de la Armada de México. Este recinto cuenta con modernos recursos que brindan al público una interacción didáctica con la historia y las áreas temáticas como la *Discovery Room* y un simulador de navegación (SEMAR, 2015).

Ambos museos cuentan con las salas que destacan la Gesta Heroica de la Defensa del Puerto de Veracruz del 21 de abril de 1914, la del emblemático Buque Escuela Cuauhtémoc –donde los cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar realizan sus viajes de práctica—, la colección de los uniformes que han sido portados en la Armada, la sala "La Armada de hoy" que concientiza a los visitantes sobre la importancia del entorno marítimo, la riqueza que posee México y las razones para su cuidado (SEMAR, 2015).

Es menester mencionar que en 2014 fueron cerrados por haber cumplido sus misiones, el Museo Histórico Naval que se ubicaba en el cuarto piso del Palacio Postal, en el Centro Histórico de la Ciudad de México, así como el Museo Naval contra la Delincuencia Organizada, instalado en la sede de la SEMAR, en Coyoacán, el cual fue inaugurado el 30 de octubre de 2012 (Vicenteño, 2014). Tal como se observa, se contaba con cuatro museos de los que solo quedan dos, lo que da cuenta del bajo perfil que aún tiene el ámbito marítimo a pesar de su potencial para el desarrollo del país. Ello se vuelve un reto que revertir.

Otras actividades que ha encabezado la SEMAR, son:

- El Concurso Nacional de Pintura Infantil "El Niño y La Mar", el cual surge en conmemoración del "Día de la Marina Nacional", el 1 de junio de 1942, con el propósito de fomentar, acercar y construir una conciencia ecológica-marítima en la niñez mexicana (SEMAR, 2024).
- La EXPOMAR, donde el personal naval da a conocer a la población los distintos cuerpos y servicios de la institución, así como sus funciones a través de módulos informativos e interactivos. En esta ocasión, se llevó a cabo en Tulum del 19 al 28 de marzo de 2024, en la explanada del Parque Museo de la Cultura Maya (SEMAR, 2024a).

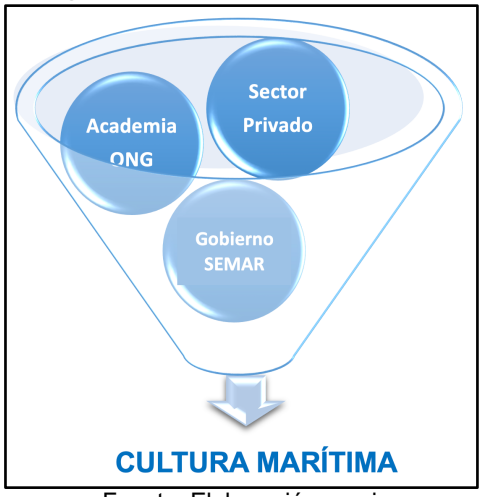
- El Concurso Nacional Literario "Memorias de El Viejo y la Mar", donde la Marina invita a personas adultas mayores a expresar su percepción en torno al mar, a fin de estimular el interés por las actividades marítimas y navales del país (SEMAR, 2024b).
- Eventos de la Banda Sinfónica, la Orquesta Filarmónica, el Coro, el Mariachi y Grupos Musicales de la SEMAR que se llevan a cabo en instalaciones públicas o al aire libre, con lo cual se busca una acercamiento entre la sociedad y esta institución. Un caso ilustrativo fue la participación del Mariachi en el "Aniversario del Palacio Postal el 15 de febrero del 2023 (SEMAR, 2023a).

Con base en lo anterior, así como las lecciones aprendidas tanto de la experiencia histórica de México como de los casos de países latinoamericanos, se propone para México que dentro de su Política Nacional Marítima establezca una serie de lineamientos que institucionalicen una cultura marítima nacional, nutrida de una concienciación e identidad marítimas hacia la sociedad mexicana, en particular las nuevas generaciones en cuyas manos el futuro de los mares mexicanos puede ser distinto y aun mejor de lo que es hoy. Dicha propuesta se esquematiza en la Figura 3. Dicho esto, se requiere de lo siguiente:

- Cambiar el vetusto paradigma hacia el mar por parte de los mexicano a través de los tres órdenes de gobierno, así como el Congreso— inclusive dentro de estas instancias de gobierno donde también suele permear el desconocimiento del entorno marítimo— a fin de incentivar la mirada de la sociedad hacia el conocimiento, el acercamiento, el cuidado y el aprovechamiento de los recursos marítimos del país por medio de la generación de instrumentos legales, políticas, financiamiento, infraestructura, generación de ciudades-puerto sólidas, actividades culturales que construyan una conciencia, identidad y, por ende, una cultura marítima.
- Crear un órgano encargado de la institucionalización de la cultura marítima mexicana, encabezado por la Secretaría de Marina e integrado por las secretarías de Relaciones Exteriores, Defensa Nacional, Economía, Turismo, Educación, Medio Ambiente e instituciones conexas, junto con el acompañamiento y opiniones del sector académico, privado y de la sociedad civil, cuya suma de saberes, recursos materiales, humanos, voluntades y esfuerzos incidan en la cimentación de una visión marítima en aras de diversificar e impulsar el desarrollo económico del país bajo un enfoque sostenible.
- Incentivar el desarrollo del estudio científico marítimo y la profesionalización en la materia, a fin de generar en las nuevas generaciones gente de mar que incida en el fortalecimiento de la Marina Mercante nacional que aún carga el lastre de su historia.

- Dar seguimiento a las iniciativas de reforma de la Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica y la Ley General de Educación, e inclusive robustecer el marco legal que propicie la cultura marítima mexicana de cara al futuro.
- Realizar las modificaciones necesarias en los libros de texto, así como en la curricula de la educación básica, además de promover las carreras referentes al ámbito marítimo en las universidad e instituciones conexas de forma presencial incluso virtuales para acrecentar el conocimiento marítimo, realizar visitas de alumnos a pescaderías y caletas, degustación de productos del mar. También crear un sitio web dedicado a la difusión de las actividades que incentiven la cultura marítima, además de apoyarse en las redes sociales, lo cual realizaría el órgano encargado de la cultura marítima nacional. Ello en aras de sembrar en estas generaciones el apropiamiento y aprecio hacia el mar, su valía, cuidados, oportunidades y beneficios que conlleva, así como sus áreas de oportunidad, enfatizando su significancia en la proyección del poder marítimo del Estado mexicano.
- Construir más museos navales, en principio en las zonas costeras y los puertos más turísticos y a mediano y largo plazo en el resto del país con el propósito de rescatar el patrimonio histórico, difundir las tradiciones, promover la conciencia y la cultura marítima en el pueblo mexicano. Del mismo modo, aumentar las actividades culturales en torno al mar y para el conocimiento de la Armada que realiza la SEMAR.
- Institucionalizar el Día del Mar y/o la Semana del Mar en todo el país con actividades diversas, a fin de ensalzar la riqueza de los amplios litorales mexicanos, su biodiversidad, su conocimiento y apropiación de estos por parte de los mexicanos, en especial las nuevas generaciones.

Figura 3 Cultura Marítima en México.



Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIONES

Derivado del presente estudio, se concluye que la falta de una visión, conciencia, identidad y, por ende, cultura marítima en México responde a diversos factores históricos, estructurales, políticos y sociales que han incidido en la prevalencia de una visión continental por encima de una visión hacia el mar a pesar de contar con una superficie marítima 1.63 veces mayor a la terrestre y poseer una de las Zonas Económicas Exclusivas dentro de las diez más grandes del mundo, así como una posición geoestratégica privilegiada cuyas fronteras marítimas colindan con una de las principales potencias económicas y marítimas internacionales, tal como es Estados Unidos, con El Caribe, en particular Cuba, un país históricamente estratégico, así como con Belice y Guatemala. Asimismo, colinda con los océanos Pacífico y Atlántico que lo conectan con Asia-Pacífico, un puntero marítimo mundial, Europa, África y Oceanía, lo que representa un área de oportunidad para el desarrollo marítimo y económico nacional.

Dicha visión terrestre, fue nutrida por el legado de la conquista española donde imperó el interés continental más que el marítimo, considerando que ya contaban con una Armada española consolidada, además por la heterogeneidad del naciente pueblo mexicano que se concentraba en el altiplano. Una vez que se logra la independencia del país hasta prácticamente principios del siglo XX prevaleció la pugna entre bandos opuestos, liberales contra conservadores, quienes buscaban imponer sus proyectos de nación, lo que intensificó la división social, desafió la construcción de una identidad e integración nacional, más aún de una visión al mar, poniendo en entredicho la soberanía nacional al ser el país blanco de varias intervenciones de potencias extranjeras europeas, así como del vecino del Norte cuyas aspiraciones expansionistas –más la situación interna convulsa del México independiente— derivaron en la pérdida de más de la mitad del territorio nacional incluso en una segunda intervención en los auspicios del siglo XX. Una constante en estas intervenciones fue la vulnerabilidad marítima del país, dada su amplia extensión y una ínfima protección de sus mares por el desinterés de los gobernantes, cuya prioridad era integración de una sociedad heterogénea, y por los costos que implicaba constituir una Armada y Marina Mercante acordes a las necesidades del país. De ahí que el mar, en el especial Veracruz se volviera el “Talón de Aquiles mexicano”.

El esbozo histórico expuesto nos explica esa falta de afinidad y aprovechamiento del entorno marítimo, lo cual no justifica que se siga por ese sendero muy por el contrario, lo que se pretende es tomar conciencia del potencial marítimo de México, empezando por la clase política quienes tienen el imperativo de voltear hacia el mar e identificar las oportunidades de crecimiento económico que ofrece tanto para las comunidades costeras como para el país en general, más aún ante un mundo globalizado donde permea la competencia entre los países y/o bloques comerciales en el marco del comercio internacional. Asimismo, por la potestad que tienen para institucionalizar y promover una conciencia e identidad marítimas, a fin de hacer patente la construcción de una cultura marítima, apoyándose en el desarrollo de normativas, la institucionalización de

una Política Nacional Marítima, en los diversos sectores del constructo social, en una Secretaría de Marina Armada de México robusta con suficientes recursos financieros, materiales y, sobre todo humanos. Parafraseando a Booth “es caro crear y mantener una Armada, pero la historia ha demostrado que el no tenerla ha resultado cuantitativa y cualitativamente mucho más caro”. Ahora bien, con base en las lecciones aprendidas al estudiar algunos países latinoamericanos, ente ellos Chile, su conciencia y cultura marítimas recaen en su Armada, considerando su legado y labor en la salvaguarda de su patrimonio cultural, marítimo y soberanía nacional. En el caso de México, se puede seguir esta tesitura, considerando que de entrada la SEMAR es la Autoridad Marítima Nacional, lo que por antonomasia le atribuye la conducción de la citada política marítima, así como la construcción de una cultura marítima mexicana que potencie y proyecte el poder marítimo mexicano en pro del desarrollo nacional.

Finalmente, el éxito de la cultura marítima nacional responderá a la suma de esfuerzos y voluntades de todos los actores involucrados en el ambiente marítimo, cuyo pilar recae en el legado y labor de la Secretaria de Marina Armada de México que se ha dedicado a rescatar, promover y fomentar la conciencia marítima e indicios de una cultura de mar en México. Sin embargo, no ha sido suficiente ante el lastre histórico que ha relegado una visión marítima e interés hacia el mar, hoy por hoy la dinámica tanto nacional como internacional demanda ser más competitivos y, por ende, potenciar los recursos con los que dispone el Estado. De ahí la imperante necesidad de que los tomadores de decisiones, el sector privado, la academia, las organizaciones no gubernamentales y la sociedad mexicana volteen a mirar al mar no solo como un lugar para el esparcimiento o por sus efectos por los fenómenos naturales, sino como un medio cuyas riquezas naturales y diversidad de actividades, ofrecen un mosaico de oportunidades para el desarrollo económico nacional. Más aún al tener México la virtud de poseer un valor geopolítico y marítimo estratégicos, lo cual es tiempo de capitalizar en beneficio de la nación tanto al interior como en su proyección al exterior como un actor con responsabilidad global.

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.

BIBLIOGRAFÍA

Armada de Chile. (1 de febrero de 2023). *Museos Navales de Chile*. Recuperado de https://www.armada.cl/tradicion-e-historia/museos-navales-de-chile

Cámara de Diputados LXV Legislatura. (Abril 22, 2022). La Cámara de Diputados aprobó incorporar en los planes de estudio el fomento de la conciencia marítima. *Boletín No.1728.* Recuperado de https://comunicacionsocial.diputados.gob.mx/index.php/boletines/la-camara-de-diputados-aprobo-incorporar-en-los-planes-de-estudio-el-fomento-de-la-conciencia-maritima-?fbclid=IwAR3jjH8CysysJedBfw2IMgb8RcMvKcO7bgTZvXyHtNHZV1gNEO6tsm82VQ0

Castillo, G. (25de mayo de 2024). En el Senado, reforma que permitiría a Semar elaborar política marítima nacional. *La Jornada.* Recuperado de https://www.jornada.com.mx/2024/05/27/politica/013n1pol?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTAAAR321kK72rO9q4S9FR1GnMyGD05OMRcCi6PFOQLnPn0uqgyfSyLCS06wC5g_aem_AUgq07EvbyFHn9eFk9WdGSicuW4RDSs5F-JM9nxtfybYQGJS6TzmBeAOGsH1IFy9weCKwhz7wFkyd6lSBxzVsamW

Castillo, E. (4 de febrero de 2020). México en vías de crear una nueva “conciencia marítima”. *El Imparcial*. Recuperado de https://imparcialoaxaca.mx/opinion/402636/mexico-en-vias-de-crear-una-nueva-conciencia-maritima/#google_vignette

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM]. Reformada, *Diario Oficial de la Federación* [D.O.F.], 22 de marzo de 2024, (México).

Duvauchelle, M. (1996). La geopolítica y la Oceanopolítica. *Revista de Marina*. Recuperado de https://revistamarina.cl/revistas/1996/6/duvauchelle.pdf

Egure, B. (2022). Agencia Nacional de Aduanas de México. *Blog KPMG*. Recuperado de https://www.delineandoestrategias.com.mx/blog-de/agencia-nacional-aduanas-mexico#:~:text=En%20este%20sentido%2C%20la%20Secretar%C3%ADa,las%20interiores%2C%20por%20la%20ANAM.

Gobierno de Chile. (2021). *Política Oceánica Nacional de Chile*. Recuperado de https://www.acanav.cl/wp-content/uploads/2021/07/poli__tica_ocea__nica_nacional_de_chile_ok-1.pdf

Gómez, H. (Febrero 2022). Ausencia de cultura marítima en México. *Revista de Saneamiento Ambiental en México,* 77. Recuperado de https://aguaambiente.files.wordpress.com/2022/02/aguaambiente-77-feb-2022.pdf

Gómez, S. (2021). La importancia de fomentar la identidad marítima en los colombianos. *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima,* https://doi.org/10.25062/2500-4735.2410. Recuperado de https://esdegrevistas.edu.co/index.php/rema/article/view/2410

Espinel, J. (2020). Seguridad marítima, fomento de la cultura marítima y desarrollo marítimo. DIMAR. Recuperado de https://cecoldodigital.dimar.mil.co/2745/1/dimar_2020_Paismares_10_74-79.pdf

Labbé, R. (2019). Chile, país marítimo por vocación y destino. *Revista de Marina*, 136 (970)

Recuperado de https://revistamarina.cl/es/articulo/chile-pais-maritimo-por-vocacion-y-destino

Laborde, P. (2022). La cultura marítima en el Uruguay como parte indispensable en la formación de la cultura de defensa. *Revista Estrategia*. Recuperado de https://www.gub.uy/ministerio-defensa-nacional/sites/ministerio-defensa-nacional/files/2022-02/3%20-laborde.pdf

Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica [LSNIEG]. Reformada, *Diario Oficial de la Federación* [D.O.F.], 1 de diciembre de 2023, (México).

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal [LOAPF]. Reformada, *Diario Oficial de la Federación* [D.O.F.], 1 de diciembre de 2023, (México).

Martínez, J. (2023). Iniciativa que adiciona el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, a cargo del Diputado Jaime Martínez, del Grupo Parlamentario de Morena. *Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación.* Recuperado de http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2023/04/asun_4552016_20230420_1681255878.pdf

Martínez, J. (8 de marzo de 2022). Iniciativa que reforma y adiciona los artículos 15 y 30 de la Ley General de Educación a cargo del Diputado Jaime Martínez, del Grupo Parlamentario de Morena. *Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación*. Recuperado de http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2022/03/asun_4332510_20220315_1646845484.pdf

Noticias Congreso. (31 de Octubre de 2023). Impulsa Senado creación de mapa marítimo mexicano. *Canal del Congreso.* Recuperado de https://www.canaldelcongreso.gob.mx/noticias/17255/Impulsa_Senado_creacin_de_mapa_martimo_mexicano

Nuestra Armada (2023). *Nuestra contribución al desarrollo*. Recuperado de https://www.armada.cl/nuestra-armada/nuestra-contribucion-al-desarrollo#vtxt_cuerpo_T5

RAE. (2001). Marino. Recuperado de https://www.rae.es/drae2001/marino

Real Academia Española (RAE). (2024). *Cultura*. Recuperado de https://dle.rae.es/cultura

Reglamento Interior de la Agencia Nacional de Aduanas de México [RIANAM]. Reformado, *Diario Oficial de la Federación* [D.O.F.], 24 de mayo de 2022 (México).

Reyes, V. (2020). Influencia de la historia en la conciencia marítima. En: Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM). *México y el mar: relevancia del poder marítimo nacional* (pp. 18 – 49). México: Secretaría de Marina-Armada de México. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/597070/E-book_ISBN_230320.pdf

Rivera, L. (2020). La construcción de la conciencia marítima en México vista desde una perspectiva de la longue durée. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. Recuperado de https://estudiosmaritimossociales.org/rems/rems18/08.pdf

Sandoval, A. (2023). FRONTERAS MARÍTIMAS DE MÉXICO: GEOPOLÍTICA, RETOS Y OPORTUNIDADES ANTE EL NUEVO ORDEN MUNDIAL. En Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM). *México y el mar: Geopolítica de las Áreas Estratégicas del Entorno Marítimo* (pp. 271 – 298). México: Secretaría de Marina-Armada de México. Recuperado de https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/doc/TOMO_2.pdf

Secretaría de Economía. (06 de octubre de 2023). *Comercio Exterior, Países con Tratados y Acuerdos firmados con México.* Recuperado de https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico

Secretaría de Gobernación [SEGOB]. (05 de noviembre de 2010). ACUERDO por el que se da a conocer el Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional. *Diario Oficial de la Federación [*DOF]. Recuperado de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5166442&fecha=05/11/2010#gsc.tab=0

Secretaría de Hacienda y Crédito Público [SHCP]. (s.f.). Antonio de Medina y Miranda. Galería de Secretarios. *Apartado de Hacienda*. Recuperado de https://www.apartados.hacienda.gob.mx/galeria_secretarios/html/uno.html

Secretaría de Marina. (30 de abril de 2024). XLVII Concurso Nacional de Pintura Infantil "El Niño y La Mar". Recuperado de https://www.gob.mx/semar/articulos/xlvii-concurso-nacional-de-pintura-infantil-el-nino-y-la-mar

_____. (14 de marzo de 2024a). "EXPOMAR". Recuperado de https://www.gob.mx/semar/articulos/expomar

_____. (08 de febrero de 2024b). XVI Concurso Nacional Literario "Memorias de El Viejo y la Mar". Recuperado de https://www.gob.mx/semar/articulos/xvi-concurso-nacional-literario-memorias-de-el-viejo-y-la-mar?idiom=es

_____. (20 de septiembre de 2023). Creación de la Armada de México. *Blog SEMAR*. Recuperado de https://www.gob.mx/semar/articulos/200-anos-de-la-creacion-de-la-armada-de-mexico-282533#:~:text=En%20el%20contexto%20de%20la,fue%20as%C3%AD%20como%20comenz%C3%B3%20la

_____. (1 de septiembre de 2023a). 5 Informe de Labores. Recuperado de https://transparencia.semar.gob.mx/informes_labores/5_INFORME_DE_LABORES_MARINA_2022-2023.pdf

_____. (20 de marzo de 2015). Museos Históricos Navales. Recuperado de https://www.gob.mx/semar/acciones-y-programas/museos-navales-de-mexico

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). (11 de octubre de 2018). *Mares Mexicanos.* Recuperado de https://www.gob.mx/semarnat/articulos/mares-mexicanos?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTAAAR3q4D-SQxfAbd_mCToDsGORr_FqdeRZObZpZqk0br5OkvFkVomh6nSHudI_aem_AbQKez1uvJdQ9E3v4CTXuSxgSNursWUJtjw8p5rLHJYFcJ99rSWOMmOd9mzZmaWoF1dcVgSg3IJttJeoYSTIMWgj#:~:text=La%20Zona%20Contigua%20de%20M%C3%A9xico,la%20anchura%20del%20Mar%20Territorial

Sepúlveda, M. (1991). Cultura Naval y Marítima*. Revista de Marina (2/91),* pp. 219-224. Recuperado de https://revistamarina.cl/revistas/1991/2/msepulvedam-2.pdf

Vargas. R. (2016). Política Marítima. *Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM).* Recuperado de https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/docs_analisis/da_19-16.pdf

Vicenteño, D. (30 de junio de 2014). Secretaría de Marina cierra dos museos a su cargo. *Excélsior*. Recuperado de https://www.excelsior.com.mx/expresiones/2014/06/30/968224

Villa, M. (2023). ARMADA DE BARLOVENTO. *Relatos e historias de México*. Recuperado de https://relatosehistorias.mx/nuestras-historias/armada-de-barlovento