



Revista
del Centro de Estudios Superiores
Navales



Verano del 2001
Revista trimestral

Armada de México

REVISTA

del Centro de Estudios Superiores Navales

Consejo Editorial

Director

Vicealmirante C.G. DEM
Pompeyo León Herrera

Subdirector

Contralmirante C.G. DEM
Carlos Castro Trujillo.

Diseño.

Unidad de Comunicación
Social.

Coordinación.

Capitán de Fragata IM.
Horacio Arana Puente.

Corrección de Estilo.

Catedráticos del plantel.

Promoción y Suscripciones.

Jefatura de Relaciones Públicas.

Control de Datos

Cabo. SAIN. FOT.
Yessica Velazquez de la Rosa.

Impresión.

Depto. de Fotocomposición e
Impresión.

Remisión.

Cabo SAIN.OFTA.
Ma. Gpe. Vargas Gutiérrez.

Contenido Página

Editorial.	3
La Secretaría de Marina-Armada de México y su Participación en el Desarrollo Marítimo Integral de la Nación.	5
Almirante Secretario de Marina. Maniobras Tácticas México-Francia.	22
Capitán de Frag. C.G. Abraham Caballero Rosas. La Seguridad Nacional (primera Parte).	35
Vicealmirante C.G. DEM. Miguel C. Carranza C . La Proliferación Nuclear en la Posguerra Fría (primera parte).	42
Dra. Ana Teresa Gutiérrez del Cid. El Hombre Globo.	52
Lic. Aída Luna. Corrupción ¿Amenaza a la Seguridad Nacional?...55	
Rodolfo Debernardi Debernardi. La Carta Náutica Digital Electrónica.	63
Cap. Corb. C.G. Rafael Ponce Urbina Reglamentación Internacional del Medio Marino (Primera parte).	71
Modesto Seara Vázquez. El Nuevo Orden Internacional y la Seguridad Nacional.	77
Athanasios Hristoulas. Explicación de la Heráldica del Centro de Estudios Superiores Navales.	86
Cap.de Frag. C.G. DEM. Arturo López Sosa Libros de Interés89

La Revista del CESNAV tiene como objetivo ser un foro abierto donde los miembros de la Armada de México puedan expresar sus ideas acerca de la seguridad nacional. El contenido expresa los puntos de vista de los autores y de ninguna manera representa el criterio del Alto Mando de la Armada de México ni de la Dirección del plantel. Se autoriza la reproducción total o parcial de los artículos aquí publicados, sin más requisitos que mencionar el nombre de la revista, la fecha y el autor.

Requisitos de colaboración

1.- Los artículos deben ser originales y escritos con el estilo adecuado para publicarse en la *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*.

2.- La extensión de los artículos no debe ser mayor de ocho cuartillas de 32 líneas cada una, que equivale a unas 3,000 palabras. Aunque los gráficos, fotografías y dibujos que acompañen al artículo no entran en el cómputo de dichas cuartillas, se publicarán a juicio del Consejo Editorial y según el espacio disponible, como anexos.

3.- Los autores deberán enviar el original impreso de sus colaboraciones en letras mayúsculas y minúsculas, además de entregar el texto en soporte electrónico (disquete en programa Microsoft Word).

4.- De los gráficos, dibujos y fotografías, se utilizarán aquéllos que mejor admitan su reproducción. Deberán ser presentados listos para ser reproducidos y su colocación en el texto se indicará claramente.

5.- El personal de colaboradores deberá incluir su grado, nombre, empleo, domicilio y teléfono.

6.- Al final del artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía consultada.

7.- La redacción no devolverá a los autores los materiales enviados, sin que esto signifique que el Centro de Estudios Superiores Navales, se comprometa a su publicación.

La dirección para enviar cualquier artículo o colaboración es:

**REVISTA CESNAV
CALZADA DE LA VIRGEN NÚMERO 1800
COL. Ex-Ejidos San Pablo Tepetlapa
Delegación Coyoacán
C.P. 04840
marcesna@mail.nexgeninter.net.mx**

Antes, durante y después de la Guerra Fría; etapas que representan una parte del proceso histórico de la humanidad impulsado por doctrinas filosóficas, políticas, decisiones estratégicas y por las consecuentes acciones de individuos, grupos y naciones con intereses comunes o antagónicos, que como grandes escultores, van dando forma a diversos escenarios con características específicas para consolidarse, morir y transformarse en una nueva realidad.

Precisamente, nos encontramos en medio de un vertiginoso, violento y abrumador momento de cambio, cuyas características lo definen como un "parte aguas" en la concepción y actitud ante la realidad actual.

Las concepciones políticas y estratégicas, sustentadas en los adelantos científicos y tecnológicos, están convergiendo en el diseño de una realidad compleja, materializada principalmente en la globalización, la democracia y el libre mercado, intentando un nuevo "orden mundial", donde conceptos tradicionales como el de estado-nación, soberanía y seguridad nacional han sido superados y están obligando a cuestionarse si el resultado final será la pérdida de identidad individual y cultural o la integración de una aldea global.

Desde luego, la respuesta a estas y otras interrogantes no es algo fácil; sin embargo, en este número se intenta contribuir a su solución a través de diversos artículos con propuestas, análisis y reflexiones acerca de los retos que debemos enfrentar para un desarrollo equilibrado y económico en el siglo que recién iniciamos.

Así, se incluye la conferencia dictada por el C. Almirante Secretario de Marina, el día 23 de julio pasado, en la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, en la que expone una visión integral para promover el desarrollo marítimo de México en un contexto incierto; situación que es analizada profundamente por especialistas, en otros artículos, abordando temas como la seguridad nacional, la corrupción, operaciones conjuntas con otros países, la importancia para la navegación mundial de la carta digital, y otros más que muestran un mosaico que de una u otra manera, estamos ayudando a construir.





La Secretaría de Marina-Armada de México y su participación en el Desarrollo Marítimo Integral de la Nación

PRESENTACIÓN

Conferencia expuesta por el C. Almirante **Secretario de Marina**, el día 23 de julio pasado, en la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística

EN EL MÉXICO MODERNO QUE DESEAMOS TODOS LOS MEXICANOS, EN UN Estado de Derecho y democrático, la Secretaría de Marina tiene el compromiso de servir a la nación, para coadyuvar a alcanzar los objetivos que el presente Gobierno se ha impuesto ante la demanda de una sociedad que en justicia merece mejores niveles de vida y de bienestar.

En este contexto el titular del Ejecutivo Federal en su visita que hizo a la Secretaría de Marina, el 20 de diciembre convocó a esta institución a refrendar su compromiso de servicio y pidió que se instrumentara un proyecto integral de desarrollo marítimo congruente con los intereses y objetivos nacionales.

Este mandato gubernamental ha sido incluido en el Plan Nacional de Desarrollo, en el que especifica claramente la vinculación de la Secretaría de Marina con otras entidades públicas y privadas, involucradas en el impulso, fortalecimiento y desarrollo de la investigación científica y tecnológica para explotar eficaz y racionalmente los recursos de las zonas marinas mexicanas y que ello repercuta positivamente en el desarrollo económico del país para su aprovechamiento en beneficio de todos los mexicanos.

Nuestra institución asume con responsabilidad el mandato presidencial y respetosa de las funciones y áreas de competencia de todos los organismos y dependencias que conforman el sector marítimo nacional, se propone coadyuvar con todas ellas, para que el objetivo de un desarrollo marítimo integral de la nación pueda hacerse realidad sobre la base de la democracia, la libertad y la solidaridad, construyendo puentes que nos lleven a un futuro compartido en un Estado de Derecho y de convivencia social para todos los mexicanos.

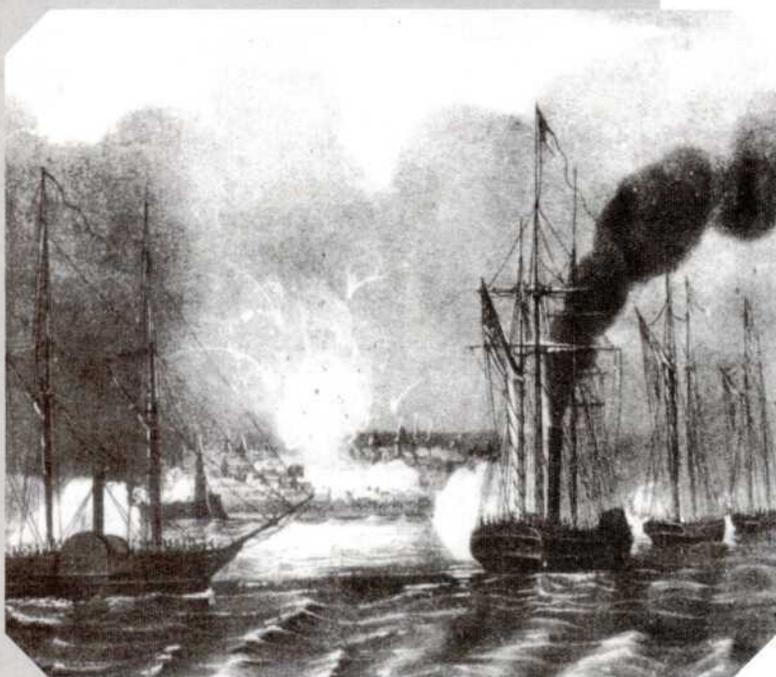
INTRODUCCIÓN

En el marco institucional del Estado mexicano, la misión de las Fuerzas Armadas es la de velar por la paz y el orden dentro del territorio nacional y de organizar su defensa frente a cualquier agresión extranjera. Aunque es su actividad primaria, éstas se exceden al contribuir con oportunidad y eficiencia a controlar emergencias internas, catástrofes naturales u otras situaciones de orden interno previstas en la Constitución y en las leyes.

En lo dicho anteriormente existe una cuestión fundamental que cambia la óptica con que todo mexicano debiera apreciar su nación, México no termina en sus costas, se extiende hacia la inmensidad de los océanos, su situación geográfica privilegiada lo convierte en un país bioceánico ligado a los dos mares más grandes del mundo, poseedor de 11,122 km. de litoral; sus recursos y su riqueza son inmensos, sobre, dentro y debajo de sus 3,149,920 km² de Zona Económica Exclusiva y Mar Territorial. De esta manera, entre las actividades de mayor impacto en la vida nacional, tenemos las que transcurren en el escenario marítimo como: el transporte, el turismo, la explotación petrolera, la pesquería y la investigación científica y tecnológica.

El Estado lleva a cabo acciones para proteger y vigilar los intereses de todos los mexicanos en la mar, contra cualquier acto que pueda atentar a nuestro patrimonio. Así, la Secretaría de Marina-Armada de México ejerce el poder naval, que representa el poder militar que se tiene sobre la superficie del mar, en la faja costera y en el espacio aéreo correspondiente, para la defensa de los intereses marítimos de México. El poder naval permite el desarrollo seguro de las expectativas nacionales que se manifiestan en las múltiples actividades productivas que se llevan a cabo en la superficie del mar, bajo ésta y en las costas.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS



Como institución del Estado, la Armada nace con la Independencia de la nación en 1821; está presente durante todo el proceso de formación del Estado Nación Mexicano, participando activamente durante el siglo pasado dentro de la Secretaría de Guerra y Marina, e hizo acto de presencia en nuestras costas en defensa de la soberanía y de la independencia.

Al inicio del siglo pasado se hizo necesario la delimitación de cuatro Zonas Navales con sede en Veracruz, Isla Mujeres, Guaymas y Salina Cruz.

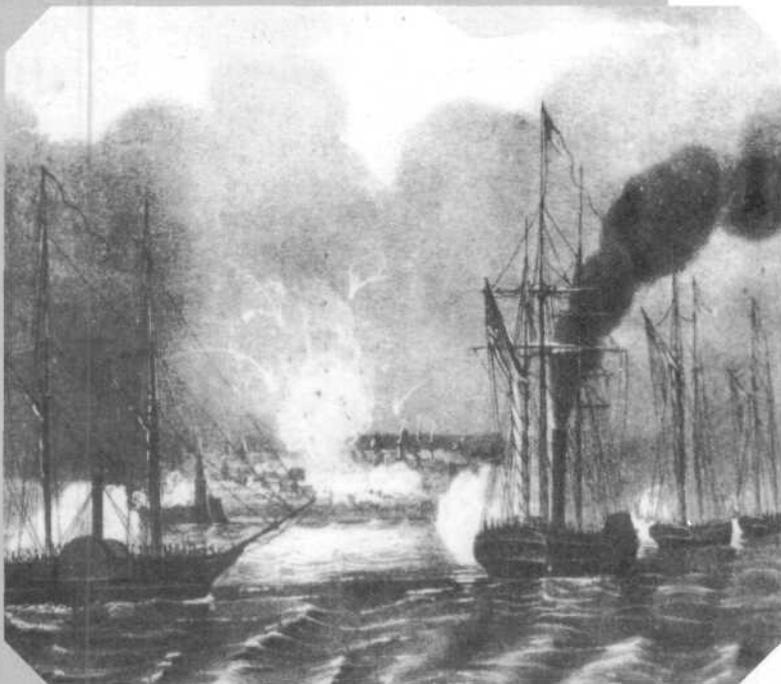
INTRODUCCIÓN

En el marco institucional del Estado mexicano, la misión de las Fuerzas Armadas es la de velar por la paz y el orden dentro del territorio nacional y de organizar su defensa frente a cualquier agresión extranjera. Aunque es su actividad primaria, éstas se exceden al contribuir con oportunidad y eficiencia a controlar emergencias internas, catástrofes naturales u otras situaciones de orden interno previstas en la Constitución y en las leyes.

En lo dicho anteriormente existe una cuestión fundamental que cambia la óptica con que todo mexicano debiera apreciar su nación, México no termina en sus costas, se extiende hacia la inmensidad de los océanos, su situación geográfica privilegiada lo convierte en un país bioceánico ligado a los dos mares más grandes del mundo, poseedor de 11,122 km. de litoral; sus recursos y su riqueza son inmensos, sobre, dentro y debajo de sus 3,149,920 km² de Zona Económica Exclusiva y Mar Territorial. De esta manera, entre las actividades de mayor impacto en la vida nacional, tenemos las que transcurren en el escenario marítimo como: el transporte, el turismo, la explotación petrolera, la pesquería y la investigación científica y tecnológica.

El Estado lleva a cabo acciones para proteger y vigilar los intereses de todos los mexicanos en la mar, contra cualquier acto que pueda atentar a nuestro patrimonio. Así, la Secretaría de Marina-Armada de México ejerce el poder naval, que representa el poder militar que se tiene sobre la superficie del mar, en la faja costera y en el espacio aéreo correspondiente, para la defensa de los intereses marítimos de México. El poder naval permite el desarrollo seguro de las expectativas nacionales que se manifiestan en las múltiples actividades productivas que se llevan a cabo en la superficie del mar, bajo ésta y en las costas.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS



Como institución del Estado, la Armada nace con la Independencia de la nación en 1821; está presente durante todo el proceso de formación del Estado Nación Mexicano, participando activamente durante el siglo pasado dentro de la Secretaría de Guerra y Marina, e hizo acto de presencia en nuestras costas en defensa de la soberanía y de la independencia.

Al inicio del siglo pasado se hizo necesario la delimitación de cuatro Zonas Navales con sede en Veracruz, Isla Mujeres, Guaymas y Salina Cruz.

Posteriormente, en 1935, se asignó un destacamento de Infantería de Marina a cada Zona Naval, estableciéndose éstas en Veracruz, Ciudad del Carmen, Isla Margarita y Acapulco.

El 31 de diciembre de 1939, se agruparon todas las actividades marítimas en una sola dependencia del Gobierno Federal, empleando como órgano rector a la Armada de México, se creó entonces el Departamento Autónomo de Marina y el 31 de diciembre de 1940 se elevó al rango de Secretaría de Estado.

Para 1970, la institución contaba con 17,000 efectivos, distribuidos en ocho Zonas Navales, 10 Sectores, 36 buques y 11 Compañías de Infantería de Marina y para diciembre del 2000 la institución estaba constituida por 53,000 plazas autorizadas en seis Regiones, 17 Zonas, 15 Sectores, tres Subsectores Navales, 208 buques y 25 Batallones de Infantería de Marina.

En cuanto al área marítima de responsabilidad, en la primera mitad del siglo pasado, el Mar Territorial no era mayor a tres millas náuticas, medidas desde la costa, que comprendían 59,676 km², por lo que la institución era solamente una fuerza costera.

En 1958, en la convención de Ginebra sobre mar territorial, reconocen a éste hasta 12 millas náuticas, incrementando notablemente la responsabilidad marítima de la Armada a 238,706 km².

Esta responsabilidad se multiplica el 26 de enero de 1976, cuando se adopta la Zona Económica Exclusiva de 200 millas náuticas, con lo que el área jurisdiccional marítima se convierte en 3,149,920 km², más de una y media veces la extensión del territorio nacional, presentándose la necesidad de convertir a la Armada costera en una Armada oceánica capaz de vigilar y salvaguardar los intereses y responsabilidades en la recién adquirida Zona Económica Exclusiva.



La Armada de México tiene la responsabilidad de la defensa marítima de la nación a fin de preservar su integridad, independencia y soberanía, para el efecto se cuenta con dos Fuerzas Navales, una por cada litoral, estas Fuerzas son un conjunto organizado de medios militares, humanos y tecnológicos, capacitados y adiestrados para operar ofensiva y defensivamente, en función de los intereses marítimos de la nación y están constituidas por una Fuerza de Superficie, una Fuerza Aeronaval, una Fuerza de Reacción Anfibia, Fuerzas Especiales y Unidades Logísticas.

Para ejercer las funciones del Estado en la mar y preservar el Estado de Derecho en nuestro Mar territorial y Zona Económica Exclusiva, así como en el espacio aéreo correspondiente, la Armada, en el marco constitucional de sus atribuciones, materializa la acción del Estado en hechos concretos, combatiendo al narcotráfico, a la piratería, al tráfico ilegal de personas, al terrorismo y sabotaje, al contrabando de armas y explosivos y a la pesca ilícita; lleva a cabo, también, un conjunto de operaciones de búsqueda, rescate y salvaguarda de la vida humana en la mar, la protección al tráfico marítimo, protección a las instalaciones estratégicas del país en las aguas marinas mexicanas, también auxilia a la población en casos y zonas de desastre o emergencias y coopera en acciones que tienden a mejorar el bienestar social del pueblo mexicano.

Para el cumplimiento de estas funciones y la materialización de las acciones del Estado, la Armada de México emplea unidades de superficie, aeronavales y unidades de apoyo, como brigadas navales,

a través de su organización jurisdiccional de mandos de Región, Zonas, Sectores, Subsectores y Apostaderos Navales.

En síntesis, la Armada de México coadyuva estrechamente con las autoridades competentes en los términos de las disposiciones aplicables a fin de mantener y preservar el Estado de Derecho en su área de responsabilidad.

Por otra parte, a partir del diagnóstico realizado al inicio de la presente administración y con objeto de ser más eficiente y eficaz en el cumplimiento de sus responsabilidades, la Secretaría de Marina ha emprendido una profunda reorganización, con la que se pretende, lograr la economía de fuerzas y la eficacia en el cumplimiento de la misión y funciones de esta Secretaría. A fin de lograr este propósito, se establecieron los siguientes objetivos parciales. Adelgazar el aparato administrativo; Obtener la eficiencia operativa, la adecuación de fuerzas, el ahorro de efectivos y la utilización adecuada del personal y los medios, Incrementar el bienestar social del personal naval

Como primer requisito para la reorganización planteada y a fin de estar en capacidad de dirigir las acciones dentro de las políticas de innovación y calidad gubernamental, implementadas por el señor Presidente de la República, ha sido necesario adecuar el marco jurídico, actualizando la normatividad a las condiciones imperantes.

En estos términos se ha actualizado el *Reglamento Interior de la Secretaría de Marina*; se elaboró el *Reglamento General de Deberes Navales*; se encuentra en proceso de elaboración la *Ley del Servicio Naval*, las enmiendas, adiciones y reformas a la *Ley Orgánica de la Armada de México*, *Ley de Disciplina* y *Reglamento de Vacaciones y Licencias*. Además se publicó en el Diario Oficial de la Federación el acuerdo

Actualmente, en el ámbito interno de la institución, se está dando continuidad al programa permanente de sustitución de buques de la Armada, mediante el cual se prosigue con el alistamiento de dos fragatas compactas clase "Holzinger 2000" y la construcción de dos más en los astilleros de Marina, pretendiéndose incrementar en el corto y mediano plazo, la cantidad de buques construidos por año, con el consiguiente impacto socioeconómico regional, para lograrlo se ha proyectado la modernización de nuestros astilleros, principalmente los de mayor capacidad como Tampico y Salina Cruz, para ello han concurrido las empresas Ishikawashima Harima Industries de Japón, la Hyundai y Daewoo de Corea y Grupo Izar de España, que ofertarán para la mejor realización del proyecto en los términos que resulten las mejores condiciones de oportunidad para el país y la institución. Asimismo el proyecto implica también la transferencia de tecnología con base en el diseño y construcción de un prototipo de buque logístico para la Armada de México.

En el ámbito de la Marina Mercante y embarcaciones de trabajo y servicio, es conveniente dividir el mercado en dos grupos: el de construcción naval mayor, que considera todas las embarcaciones de más de 100 metros de eslora; y el de construcción naval menor, para aquellas de menor longitud.

En cuanto a la construcción naval mayor y de acuerdo a la carga transportada de 1991 hasta 1997, se puede apreciar una tasa de crecimiento promedio en ese período del cuatro por ciento aproximadamente, extrapolando estos valores al año 2010 con la misma tasa de crecimiento, se puede estimar el movimiento de carga correspondiente a cada caso, con un total de 366 millones de toneladas en tráfico de cabotaje y de altura.

Considerando que las líneas de

acción para el desarrollo de la Marina Mercante nos permitan participar activa y mayoritariamente en el transporte de dicha carga, nuestros estudios han estimado la necesidad de una flota de aproximadamente 210 barcos para atender los servicios de cabotaje y de altura, como sigue: ocho de carga general entre 30,000 a 35,000 TPM, 99 graneleros entre 30,000 y 35,000 TPM, 39 buques tanques de 30,000 TPM, 18 buques tanques de 80,000 TPM, 10 buques tanques de 250,000 TPM Y 36 portacontenedores de 4,000 TEUS.

Para la construcción naval menor la demanda de embarcaciones tales como remolcadores, abastecedores, dragas, chalanes, lanchas, amarradoras, empujadoras, de transporte de personal, etcétera, depende de la intensidad de la actividad marítimo portuaria y de su crecimiento, así como de la demanda de estos servicios en las instalaciones de la industria petrolera. La existencia actual de este tipo de buques es de 212, cuenta con un promedio de vida transcurrida de 18 años, conducirá quizá a una necesidad de aproximadamente 100 buques menores de diferentes tipos en los próximos 10 años.

México cuenta con una gran riqueza biológica, que puede traducirse en riqueza pesquera, uno de los problemas técnicos existentes para aprovechar este recurso, es el estado que guarda la flota pesquera, la cual requiere ser renovada en su mayor parte. Nuestros estudios han arrojado como demanda inicial probable, actual e inmediata; cuatro buques atuneros, de cerca de 1200 toneladas aproximadamente por año en forma permanente y con base en un programa de sustitución de unidades, 13 buques atuneros de cerco de 350 toneladas en total, con posibilidades de incrementarlos. Los astilleros de Marina, que cuentan con capacidad suficiente en cuanto a medios disponibles para atender esta demanda sin perjuicio del programa permanente de

manejado se incrementó de 169 millones de toneladas en 1990 a más de 239 millones en el año 2000.

Sin embargo existen aún difíciles retos por afrontar, ya que no todos los puertos clasificados como altura o cabotaje ofrecen los servicios requeridos para ser competitivos, por carecer de los servicios esenciales para ello, como agua potable, energía eléctrica, recolección de basura, profundidades suficientes o ayudas a la navegación como cartografía y señalamientos apropiados. Los hinterland cautivos tienden a desaparecer y a transformarse en ámbitos competitivos, por lo que la importancia de los puertos en términos absolutos se modifica y depende crecientemente de la posibilidad de articular sistemas integrados de transporte que permitan captar vastas regiones y mercados, sin embargo, el crecimiento del desarrollo portuario no ha sido sostenido y los puertos presentan asimetrías favoreciéndose aquéllos cuyos hinterland son cercanos a las regiones más desarrolladas.

Uno de los aspectos fundamentales para el desarrollo marítimo es la conclusión de la modernización del puerto de Progreso y el desarrollo de aquellos como Puerto

Madero, Salina Cruz, Coatzacoalcos, Guaymas y otros que podrían contribuir sustancialmente a que los puertos mexicanos se consoliden como un verdadero eslabón en el desarrollo del sector marítimo. Es necesario también generar el ambiente que haga atractiva la inversión privada e impulsar el desarrollo de corredores intermodales para contar con una mejor capacidad de transporte que continúe incrementando la eficiencia de los servicios. Tal sería el caso del ferrocarril que requiere su modernización para el traslado de mercancías, la ampliación de túneles que permitan el paso de cama baja y la doble estiba de contenedores.

La Secretaría de Marina propondrá lo conducente para contribuir al diseño de las políticas públicas y coadyuvar en la generación de mecanismos por medio de los cuales los grandes capitales puedan ser invertidos en nuestros puertos y en los corredores intermodales, se fomente la competencia entre los diferentes puertos con la presencia de un ente regulador de la misma y se incremente el empleo de actividades secundarias, accesorias e indirectas, derivadas de la operación portuaria.

Desarrollo de la Industria Naval y Problemática

La industria de la construcción y reparación naval juega un papel de suma importancia en el desarrollo del sector marítimo nacional, debido a que tiene como función el mantenimiento y conservación de los buques existentes, así como para la construcción de los que se requieran para sustituir e incrementar la flota nacional. Esta es una de las ramas económicas estratégicas a nivel nacional que coadyuva a la autodeterminación tecnológica y comercial, siendo exponencial la fuerza con qué incide, ya que produce bienes de capital.

La industria naval en nuestro país ha sido objeto de varios intentos de desarrollo, el último de los cuales se llevó a cabo en la década de los ochenta, con la creación de una Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval. No obstante lo anterior, debido a una serie de obstáculos de orden político y económico, los esfuerzos de la citada comisión no pudieron cumplir con los propósitos para los que fue creada, trayendo como consecuencia que el desarrollo de la industria naval a nivel nacional quedara desatendido.

los hombres de mar, garantizando la soberanía, independencia y la integridad territorial, que propicie el desarrollo sostenido y sustentable de un poder marítimo integrado al desarrollo nacional. De esta manera la Secretaría de Marina se siente altamente comprometida con lo que al desarrollo marítimo de la nación se refiere.

Vinculación de Mm Secretaría de Marina al desarrollo marítimo integral de Mm Nación

(Conferencia Textual)

La Secretaría de Marina contempla que para el desarrollo de la nación es de fundamental importancia impulsar el desarrollo marítimo integral, por ello, asumimos con responsabilidad y respeto el papel que le corresponde a nuestra dependencia en este objetivo y planteamos ante el titular del Ejecutivo Federal la necesidad de vincularla con otras entidades públicas y privadas involucradas en el impulso, fortalecimiento y desarrollo, planteamiento que elevado a directiva en el Plan Nacional de Desarrollo habremos de seguir y fundamentar, para que junto con los organismos y dependencias de este sector, sea posible materializar, coordinar e impulsar el desarrollo marítimo integral de la nación, que redunde en un futuro beneficio para todos los mexicanos y eleve su calidad de vida.

El sector marítimo de nuestro país incluye grandes campos en los que se requiere programar y llevar a cabo un desarrollo equilibrado, sostenido y sustentable, que considere y establezca el gran número de variables e intereses que intervienen en el proceso.

El sistema portuario, la industria naval, la Marina Mercante, los sectores pesquero y turístico, así como la investigación científica, deben ser considerados como parte de un todo vital para la sobrevivencia de nuestra nación, en una época en que las expectativas y demandas de la sociedad son cada vez más ambiciosas y los recursos para conquistarlas son más escasos.

Desarrollo Portuario y Problemática

Los puertos constituyen uno de los eslabones fundamentales del desarrollo del sector marítimo, nuestro país es uno de los exportadores más importantes a escala mundial, el más dinámico de Latinoamérica y el que más comercio maneja en la región.

A principios de los años 90 la infraestructura portuaria enfrentaba serios problemas, mismos que desde la administración anterior fueron atacados con estrategias de fondo. Así se han creado las administraciones portuarias integrales, se conformó un nuevo marco laboral, se incrementó el empleo directo, se crearon mecanismos para incentivar la inversión privada, se invirtió en terminales, instalaciones y equipo, transfiriéndose a la iniciativa privada la operación de las mismas y la prestación de servicios. Estas acciones trajeron como consecuencia un importante desarrollo, modernización e incremento de la eficiencia en los puertos nacionales como Veracruz, Manzanillo, Tampico, Altamira, Ensenada y Lázaro Cárdenas; mismos que compiten en la rapidez, seguridad en los servicios y facilitación portuaria con los principales puertos del mundo, por lo anterior en volumen de carga

secretarial con las *"Directrices para los Comandantes de Unidades Operativas que Realizan Inspecciones en las Aguas Marinas Mexicanas"*.

En cuanto a la cuestión operativa y administrativa, la situación impuso la necesidad de crear una organización flexible y eficiente que permita el adecuado empleo de los recursos y la economía de esfuerzos en el ejercicio de las acciones del Estado en la mar, un adelgazamiento de sus estructuras y una reorganización de sus mandos jurisdiccionales.

Así, se redujo la estructura orgánica básica de la Secretaría de Marina existente hasta el primero de diciembre del 2000, la cual contaba con 14 Direcciones Generales, y buscando lograr su optimización, se redujo a cinco el número de ellas. En este proceso se ha puntualizado el hecho de que las actividades administrativas tienen como objetivo fundamental incrementar y facilitar la eficiencia operativa y no tienen razón de existir por sí mismas.

Aplicando los conceptos de innovación y calidad gubernamental, se inició un nuevo despliegue jurisdiccional de los mandos navales y a fin de lograr a corto y mediano plazo la optimización en la profesionalización y utilización de los medios materiales y humanos, se ha emprendido ya la reestructuración y reorganización interna de cada uno de dichos mandos.

En cuanto a recursos materiales se puso en marcha un programa para determinar los buques que deberán causar baja del activo a corto plazo por su obsolescencia, enfocándose los esfuerzos a cubrir los requerimientos de unidades de superficie.

En lo que a unidades aeronavales se refiere sólo el 61% se encontraban operativas. Por ello, en base al estudio

correspondiente se dieron de baja del servicio activo 11 unidades por presentar reducción en sus índices de confiabilidad para su operación, programándose la modernización de las aeronaves de patrulla marítima y el mantenimiento mayor de helicópteros.

Se giraron las órdenes correspondientes a fin de reasignar sedes a las unidades de superficie, buscando como objetivos: incrementar la coordinación y el apoyo logístico a las operaciones, proporcionar vivienda digna y segura al personal embarcado, con el fin de que éste tenga tranquilidad durante el desempeño de sus labores, lo que debe redundar en beneficio de la moral y fomentar un ambiente propicio para consolidar la actitud de innovación y calidad que quiere difundirse para maximizar la obtención de resultados.

Dentro de este proceso de reorientación y economía de esfuerzos, se ha emprendido una profunda reestructuración de la Infantería de Marina, tomando como norma su misión y sus verdaderas funciones para una respuesta efectiva a los requerimientos del Estado, reorientando el esfuerzo principal de la Armada hacia el mar.

En cuanto a recursos financieros, se está encauzando el ejercicio del presupuesto principalmente a gastos de inversión de orden militar por proyectos específicos, esta reorientación y asignación presupuestal hacia las áreas sustantivas ha significado resultados positivos aún cuando se han tenido recortes importantes al presupuesto asignado.

Como resultado del esfuerzo conjunto de todos los elementos de la institución, se ha establecido como premisa básica construir una Armada acorde al desarrollo del país, que cumpla en términos eficientes y eficaces, las demandas que la nación hace a

sustitución de buques para la Armada, son el de Tampico Tamaulipas y el de Salina Cruz Oaxaca, siendo necesario adecuarlos con los equipos, maquinaria y medios de botadura para mejorar su productividad.

En cuanto a buques camaroneros las estimaciones con base en el potencial de captura, han arrojado la necesidad de reposición de 11400 unidades. Los astilleros de la Secretaría de Marina capacitados para atender la construcción de barcos camaroneros hasta de 72 pies de eslora son el de Guaymas, Sonora; el de Coatzacoalcos, Veracruz; el de Frontera, Tabasco; y el de Ciudad del Carmen Campeche, con los cuales previo acondicionamiento podrían cubrir un volumen de construcción de 40 barcos camaroneros al año.

Actualmente la construcción naval en astilleros particulares es casi nula. Los últimos esfuerzos en esta actividad fueron hechos por los astilleros pertenecientes al grupo Sidek en Mazatlán y Guaymas; en el astillero de este último lugar se suspendió hace aproximadamente tres años la construcción de nueve barcos atuneros de cerca de 350 toneladas; sin embargo, cabe hacer notar que aún operan en actividades de reparación, establecimientos que cuentan con capacidad para dedicarse a la construcción, que por experiencias del pasado podría estimarse una producción de 200 a 300 barcos por año.

La Secretaría de Marina actualmente está desarrollando proyectos y programas adecuadamente formulados y evaluados, que permitan el desarrollo de esta industria por medio de la adopción y adaptación de tecnologías avanzadas, la modernización de nuestros astilleros, la formación de personal en todas las especialidades, áreas y niveles de ocupación.

Desarrollo de la Marina Mercante y Problemática

A pesar de que México, como se ha dicho, es una nación privilegiada geográficamente y es una potencia exportadora, a la fecha no contamos con una política nacional definida y decidida a promover y poner a la altura del mundo globalizado a nuestra Marina Mercante. El régimen fiscal no contempla, a diferencia de otras naciones marítimas, incentivos fiscales que fomenten y protejan la inversión.

El país tiene un comercio interior enorme, el cabotaje, según cifras, mueve aproximadamente 60 millones de toneladas siendo significativo señalar que no es la Marina Mercante nacional la que participa mayoritariamente en este transporte, no obstante que en abril del año 2000 se modificó la Ley de Navegación para priorizar

el cabotaje a buques mexicanos, sin embargo, esta ley no cerró la participación a buques de bandera extranjera y al no haber buques mexicanos disponibles por altas cargas fiscales y requisitos laborales, el servicio ha sido prestado prominentemente por buques extranjeros.

Por otra parte, bajo las nuevas tendencias del comercio internacional, el transporte marítimo se convierte en un factor preponderante para el comercio de cualquier país. Las actividades de transporte marítimo, maniobras portuarias, fletes y seguros, inciden en un 10% del valor agregado al comercio exterior, sin embargo, los fletes provenientes del cabotaje y del tráfico de altura se han quedado en poder de navieras extranjeras, que aunque han

ofrecido tarifas competitivas, no pagan impuestos y en general, existe en este concepto gran fuga de divisas para el país.

La importancia del transporte marítimo se refleja en el número de convenios internacionales que rigen esta materia; en la actualidad, de un total de 222 convenios internacionales, 129 han sido ratificados por México, compromiso que en su cabal expresión aún falta por desarrollarlo y aprovecharlo en beneficio del país.

México utiliza en un 65% la vía marítima para el transporte de su comercio exterior, en consecuencia, el transporte marítimo constituye uno de los elementos fundamentales para fortalecer nuestra capacidad competitiva a escala internacional y para impulsar el desarrollo del comercio exterior, que según cifras de 1998, se estima en poco más de 150,000 millones de dólares. Si a esta cantidad se le aplica el valor del flete marítimo cuya medida aceptable gira alrededor del 10% del valor de los bienes objeto de comercio exterior, obtenemos un pago anual de 15,000 millones de dólares por concepto de fletes, cifra que constituye el valor del transporte marítimo de México y del cual actualmente los navieros mexicanos sólo captan el 2.5%.

Todo lo anterior ha provocado que de cuatro millones de toneladas en buques que tenía nuestro país en la década de los ochenta, actualmente sólo se tenga un millón; y con barcos que cuentan con más de 20 años de servicio.

Los navieros mexicanos encuentran problemas tanto en la construcción, reparación y mantenimiento de los barcos (la ausencia de créditos y cuando los hay son muy caros y a corto plazo), como en su operación, ya que los combustibles son más caros que en el extranjero, la normatividad laboral sólo es aplicable a las embarcaciones mexicanas, impuestos elevados, etcétera, NO se cuenta con una cultura empresarial con visión a un transporte integrado y multimodal, como sector estratégico y parte de las cadenas productivas que generen economías de escala.

Mención aparte merece la flota de PEMEX; en los últimos años ésta se ha reducido debido, principalmente, a la eficientización de los servicios, terminales y a la instalación de ductos de los centros de distribución a los centros de consumo nacional. Actualmente PEMEX tiene una flota de 19 buques propios y cuatro buques rentados a terceros, previéndose una reducción todavía mayor dependiendo del desarrollo de los ductos y de la modernización de la flota. Asimismo, PEMEX tiene alrededor de 94 embarcaciones menores, algunas de éstas ya se encuentran fuera de servicio por su obsolescencia, otras se encuentran paradas debido al diseño no competitivo y otras se encuentran en servicio en varios puertos y terminales.



terminado en hechos de sangre, esto nos da una idea de los defectos de nuestra estructura, ya que las especies marinas emigran de las aguas de un estado a las de otro y los pescadores se ven obligados a seguirlas.

En términos generales y según datos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) para principios de este siglo existían 144,030 pangas o embarcaciones menores, algunas de ellas operan en las costas nacionales depredando especies marinas protegidas como el camarón, y se ha detectado que utilizan motores fuera de borda con más de 200 caballos de fuerza, cuya relación costo-efectividad va en relación directa con lo que obtienen por una pesca, cuyas utilidades van siempre a la baja. Algunos pescadores se han visto involucrados constantemente en actividades del narcotráfico, por lo que se hace necesario una legislación más acorde a las necesidades del sector pesquero, donde se puedan adquirir embarcaciones con motores diesel con un mayor rendimiento, menos costo en sus combustibles y que signifique mayores ganancias para el pescador.

La Secretaría de Marina se encuentra comprometida a cooperar y trabajar con el sector pesquero para resolver esta difícil problemática, en estos términos se ha mantenido una estrecha colaboración y comunicación con las comisiones de marina de la Cámara de Diputados y del Senado de la República, así como con otras dependencias del Gobierno Federal, a fin de diseñar las políticas de Estado y la modificación a las leyes correspondientes que tiendan a favorecer el desarrollo marítimo pesquero nacional.

Por otro lado, la institución está buscando la forma de modernizar sus astilleros y se están realizando estudios para el diseño de buques pesqueros multipropósito, que sean capaces de operar al menos nueve meses al año, considerando tres meses de mantenimiento, que sean buques con capacidad de aprovechar las distintas especies marítimas que por ciclos se pescan en las aguas marinas mexicanas y que tengan la capacidad de adaptación a las distintas artes de pesca con bodegas apropiadas para el congelamiento del producto.

La Secretaría de Marina actualmente se ha vinculado a las Comisiones de Marina del Congreso de la Unión y participado en los distintos foros de consulta a nivel nacional, sobre la definición de una Marina Mercante en las dimensiones que requiera la nación.

Desarrollo del Sector Pesquero y Problemática

La riqueza biológica de los mares mexicanos que potencialmente pueden traducirse en riqueza pesquera, enfrenta problemas técnicos para su explotación e industrialización, siendo uno de ellos la obsolescencia de la flota pesquera de alta mar, en sus diferentes especialidades, ésta constituye la herramienta fundamental de la actividad pesquera en su fase de captura .

Existe una variedad considerable de especies en las diferentes regiones costeras del país, siendo las principales: la sardina, que según publicaciones recientes puede llegar a una producción anual de 400,000 toneladas; pelágicos costeros como la sierra, el peto, el jurel, el pámpano, la lisa, etcétera, que representan una producción anual de aproximadamente 36,000 toneladas; los túnidos como el atún de aleta amarilla, barrilete, bonito, etcétera, que pueden llegar hasta 155,000 toneladas anuales aproximadamente; tiburones y cazón 35,000 toneladas, picudos 6,000 toneladas, fauna de acompañamiento aprovechable en la pesca de camarón que puede estimarse en 100,000 toneladas, por su parte el mismo camarón con una captura promedio anual de 30,000 toneladas, además de la pesca de alto valor comercial como la langosta y el abulón, con cantidades también considerables.

El potencial encerrado en estas cifras fundamenta plenamente la necesidad de atender la actividad pesquera con métodos y equipos modernos, pero la realidad nos presenta una flota en pésimas condiciones, misma que se acentúa con los problemas económicos de los productores y la falta de atención adecuada en la conservación y el mantenimiento de las embarcaciones

derivando en índices cada vez más bajos de eficiencia técnica y económica.

La flota camaronera cuenta con una edad de servicio promedio de 16 años y la atunera con 18. La falta de un mantenimiento adecuado ha propiciado un deterioro acelerado en la mayoría de los barcos, ocasionando que en los últimos cinco años hayan salido de operación casi 500 unidades camaroneras por rebasar su vida útil y ya no ser productivas; por lo tanto, existe la necesidad de nuevas unidades y la modernización de otras tantas, ya que no ha llegado a ser significativo el mínimo número de unidades nuevas que se han incorporado a esta actividad.

En general, se detectan serias inconsistencias en la flota, destacando la falta de evaluación y optimización de prototipos de buques que incorporen diseños modernos, económicos y multipropósito, así como equipamiento eficaz. En este rubro, resaltan particularmente algunos problemas técnicos, tal como en los sistemas de propulsión que se utilizan, los cuales incrementan considerablemente el consumo de combustible, los problemas técnicos y operativos que se presentan en los sistemas de conservación del producto y el grado de obsolescencia del equipamiento de navegación, comunicación y seguridad a bordo.

Otra situación problemática se presenta cuando pescadores de distinta entidad federativa invaden un área marítima que las autoridades asignan en forma exclusiva a una cooperativa de su estado. En estos casos se dan enfrentamientos que han

Desarrollo Turístico y Problemática

En el área de la recreación a nivel mundial, la industria de cruceros turísticos se ha desarrollado notablemente en los últimos 20 años, en nuestro país destaca Cozumel Quintana Roo, como uno de los principales destinos de cruceros del mundo; esta paradisíaca isla alcanzó el movimiento más alto del país y del Caribe mismo, en general, el país presenta grandes oportunidades para el desarrollo turístico de cruceros. Es sabido que México es un campo fértil en este terreno; tenemos puertos como Acapulco, Mazatlán, Manzanillo, Puerto Vallarta, La Paz, Progreso, Veracruz, Huatulco, Cancún, Ixtapa, los Cabos, Loreto y otros que son considerados como paraísos, siendo importante señalar que el movimiento de este rubro en 1999, consolidó a nuestro país como el segundo destino de cruceros del planeta.

Sin embargo, las ganancias obtenidas de esta industria no son más que un pequeño porcentaje de lo que podría obtenerse. Nuestros industriales no han logrado desarrollar los apoyos de servicios que esos cruceros requieren. La presencia de estas supernaves en nuestros puertos representa la necesidad de una flota de servicios que actualmente se encuentra incipiente.

La Secretaría de Marina, dentro del mandato gubernamental, hará esfuerzos por promover, impulsar y coordinar desde una política de estado rectora, los factores necesarios para el desarrollo de esta industria, en coordinación con los organismos y dependencias a quienes compete también este sector.

Proyectos del Gobierno Federal

Escalera Náutica.

El objetivo de este proyecto es detonar el crecimiento acelerado del turismo náutico en la península de Baja California y Mar de Cortés. Para diversificar la actividad turística, la captación de divisas, la generación de empleos y contribuir al desarrollo regional, se intenta crear un sistema de 22 puertos turísticos, para la cual se prevé el aprovechamiento de la infraestructura existente de cinco puertos que ya cuentan con todos los servicios, el acondicionamiento de instalaciones náuticas de siete puertos de abrigo y la construcción de 10 nuevos paraderos turísticos en los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa, en donde se prevé un crecimiento elevado de la flota náutica que visitará nuestro país para el año 2010, de 76,400 embarcaciones de recreo.

La Secretaría de Marina ha elaborado un plan para proporcionar seguridad y apoyo en la mar, por medio de embarcaciones



interceptoras 90H y unidades aeronavales en el espacio aéreo, donde se pretende con FONATUR establecer un control de tráfico marítimo a través de un sistema de

localización continua, de tal forma que se conozca en todo momento la situación de cada embarcación de recreo, con la intención de extender este sistema de posicionamiento a todos los buques pesqueros en la región, asegurando así la salvaguarda de la vida humana en el mar y el mantenimiento del Estado de Derecho.

Plan Puebla-Panamá

Históricamente la región sur-sureste de nuestro país, ha presentado rezagos sociales que mantienen en condiciones de atraso a poco más de una cuarta parte de la población nacional, sobre todo en los bajos niveles de educación, salud y empleo, por este motivo para poder rescatar del atraso a esta región, se ha concebido este plan en donde el desarrollo portuario y de infraestructura conexas debe generar empleos y recursos que eleven el nivel de vida de nuestros compatriotas.

En este ambicioso pero factible plan del Gobierno Federal, la institución colabora con el desarrollo de proyectos de alto impacto en la generación de empleos para la población de los estados costeros, contribuyendo en el mantenimiento del Estado de Derecho y seguridad en las áreas correspondientes, y se han desarrollado las primeras fases del proyecto de recuperación de dragado y ampliación de Puerto Madero Chiapas, por su importancia para el desarrollo de la región; así mismo se han establecido vinculaciones con el gobierno del estado de Quintana Roo para continuar con el proyecto canal de *Zaragoza*, que le daría a Chetumal una salida segura al mar.

Mención aparte merece la región del Istmo, por un lado el puerto de Salina Cruz, que cobra una importancia estratégica en la región, donde la secretaría proyecta la

modernización de sus astilleros y un programa continuo de construcción de buques; por otra parte, se encuentran las refinerías de Petróleos Mexicanos y punto importante de la distribución de hidrocarburos hacia el norte del país a través de una necesaria Marina Mercante que transporte estos productos, por ello es necesario pensar en rescatar el proyecto transistmico y multimodal que enlace al puerto de Coatzacoalcos, en el Golfo de México, y al de Salina Cruz, en el Pacífico, lo que generaría un desarrollo económico importante para la región y para la consecución del Plan Puebla - Panamá.

Impacto Económico

Con estos proyectos el Gobierno Federal se propone maximizar la utilización de los recursos de las diversas regiones del país, en beneficio de la economía de sus habitantes. En el caso del proyecto "Escalera Náutica" se prevé para el año 2014 un total acumulado de 5,200,000 turistas, 10,500 cuartos de hotel en activo, una inversión en marinas de 100 millones de dólares, una inversión en hoteles de 1,260 millones de dólares, un total de divisas acumuladas de 11 mil millones de dólares y 53 mil empleos generados.

Entre los beneficios sociales e impacto económico esperados con el Plan Puebla - Panamá están: la formación de una base para hacer más competitivas las actividades productivas turísticas, pesqueras y para abrir nuevas oportunidades de inversión y empleos; en el puerto de Dos Bocas, las obras permitirán, además de una exportación petrolera más eficiente, desarrollar actividades industriales y de valor agregado, como la construcción de plataformas petroleras; en Puerto Madero se facilitará el comercio regional e internacional y se promoverá la actividad pesquera; Progreso se constituirá en la puerta

fundamental de los productos provenientes de y hacia Europa y el este de los Estados Unidos, Coahuila de Zaragoza y Salina Cruz constituirán los puertos estratégicos de enlace entre el Golfo de México y el Océano Pacífico.

Investigación Científica

El conocimiento de los mares es indispensable para el aprovechamiento completo de sus recursos, la salvaguarda de la vida humana, la culminación con buen éxito de los planes y proyectos de obras e infraestructura en las costas y en las mismas aguas oceánicas, la preservación de las especies, y por último, para el eficaz desarrollo de operaciones militares.

En nuestro país no se han generado las condiciones para que las diversas instituciones que realizan la investigación oceanográfica sumen realmente sus esfuerzos hacia un mismo objetivo, existiendo por lo tanto una especie de anarquía en cuanto a lo que cada quien investiga y cómo lo hace, con la consecuente falta de continuidad en los proyectos a través de diferentes administraciones, seguimiento de los ya realizados, coordinación y pérdida de información.

Acatando lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo, la Secretaría de Marina se propone generar ese ambiente propicio al que nos hemos referido, de tal manera que el conocimiento de los mares mexicanos llegue a ser completo y pueda ser utilizado realmente en nuestro beneficio, quedando facultados para preveer, proyectar con acierto e innovar en este fértil campo.

La institución, conciente de la importancia de esta labor, realiza actividades de investigación científica, oceanográfica, meteorológica, biológica y de los recursos marítimos, actuando por sí y en colaboración

con otras instituciones nacionales y extranjeras.

Parte importante de su infraestructura son sus buques de investigación oceanográfica, de los cuales depende una de las etapas más importantes de toda investigación que se realiza en el mar, ya que mediante su uso, se aplica y aprovecha el concepto "plataforma móvil", el cual permite el traslado del propio laboratorio al lugar de la investigación, siendo ésta la mayor aportación de dichas unidades. Con ellos y nuestros institutos y laboratorios en tierra se están realizando los siguientes proyectos:

Catálogo de las especies en veda para las unidades perativas de la Armada de México", cuyo objetivo es brindar las bases necesarias para que la institución y las autoridades competentes, puedan detectar aquellas embarcaciones pesqueras o de transporte que posean organismos restringidos en algún momento para su captura.

Catálogo de la Colección Biológica de la Secretaría de Marina, presentándose como objetivo el de conocer con exactitud el número y diversidad de organismos; así como las características diagnósticas y la distribución de cada uno.

Inventario de los Puertos Nacionales, con el cual se podrá estar en posibilidades de hacer un diagnóstico y conocer la viabilidad de futuros proyectos que impulsen el crecimiento portuario del país.

Elaboración de un atlas de áreas sensibles a la presencia de contaminantes, con el fin de adoptar las medidas de prevención necesarias, a fin de disminuir los efectos de un derrame en el mar.

Se iniciaron los estudios de la calidad y uso potencial de las aguas marinas, para

así determinar el grado de contaminación existente en las diversas áreas marítimas nacionales.

Otras actividades importantes son los levantamientos topohidrográficos de los mares y costas nacionales, publicando la cartografía náutica, así como la información necesaria para la seguridad de la navegación.

Se interviene en la prevención y control de la contaminación marítima, vigilando y protegiendo el medio marino. Asimismo se han propuesto reformas a la Ley de Pesca y a la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, con el fin de dar solución a la problemática jurídica que enfrenta la Armada para intervenir directamente en la conservación del ecosistema marino mexicano y de los recursos pesqueros, mismas que se encuentran en consenso en las secretarías correspondientes.

Para coordinar e impulsar la investigación científica de nuestros mares, en provecho de todos los mexicanos, la Secretaría de Marina propondrá la integración de la Comisión Intersecretarial de Investigación Oceanográfica, organismo que ya existió en el pasado, pero que en la actualidad es de fundamental importancia su reactivación para los fines que persigue el Gobierno mexicano.

CONCLUSIONES Y PERSPECTIVAS

El desarrollo histórico de pueblos y civilizaciones, nos hace ver que aquéllos que aprovecharon sus conocimientos del mar y los usufructuaron en su beneficio, obtuvieron preponderancia entre sus contemporáneos.

Alguna vez se dijo: "el futuro de México está en el mar", pues bien, ese futuro manifestado como una necesidad apremiante de recursos para cubrir las necesidades de nuestra creciente población, ese futuro como esperanza a nuestros hijos lo tenemos hoy frente a nosotros, convertido en un presente que nos impone afrontar un reto de proporciones mayúsculas. En el transcurso de esta exposición ha podido apreciarse su magnitud, dada la gran cantidad de variables internas y externas, nacionales e internacionales que inciden sobre el asunto.

Sin embargo, hoy no se trata de soñar con tener un país poderoso y un sector marítimo que cause admiración con los buques de bandera mexicana surcando los mares del mundo, no, ahora debemos afrontar el reto y vencer porque esta vez se trata de impulsar un sector fundamental que coadyuve cualitativamente a elevar el nivel de vida y bienestar de nuestra población; por ello estamos comprometidos a organizarnos, innovarnos, y coordinarnos para explotar, proteger y defender nuestros mares, para heredar a nuestros hijos y generaciones futuras una Patria en armonía y próspera.

Esta es la verdadera importancia que se deriva de todo lo que aquí se ha dicho.

Podría mencionarse que la Secretaría de Marina "afrenta el reto", pero la institución hará todos los esfuerzos que sean necesarios para que, conjuntamente con todos los actores del sector marítimo, se diseñen, proyecten, coordinen y ejecuten las estrategias, políticas, programas y proyectos que logren el desarrollo armónico e integral de todo aquello que tenga que ver con el mar en nuestro país.

Para coordinar los esfuerzos encaminados a promover e impulsar el desarrollo marítimo nacional, es necesario la creación de una comisión intersecretarial para el desarrollo marítimo nacional, en la cual la Secretaría de Marina, asumiendo la responsabilidad que le asigna el Gobierno Federal en el Plan Nacional de Desarrollo pueda coadyuvar a impulsar este estratégico sector como parte del desarrollo sustentable de la nación.

Podría hablarse en esta conclusión, también, de la necesaria protección del Estado a su sector marítimo, de políticas públicas y estímulos fiscales, de subvenciones a los astilleros, de créditos en condiciones especialmente favorables a los armadores, del adecuado manejo de los factores de la inversión para la formación bruta de capital fijo, de las expectativas rentabilidad, etcétera, pero debemos ir todavía más a fondo, el verdadero secreto del desarrollo del sector marítimo nacional es un asunto de interés y de intereses que involucra a todos los mexicanos y sus instituciones.

Interés, en sentirse verdaderamente comprometidos con la activación y el progreso de una serie de actividades que más que definir un sector, constituyen toda una forma de vida de la que nos resulte claro o no, es importante en el desarrollo futuro de nuestra nación.

Intereses, porque legítimamente, todos queremos proteger lo que es nuestro, pero la ocasión demanda mirar todo hacia el mismo lugar, dirigirse hacia el mismo objetivo, conjuntar nuestro esfuerzo en la misma dirección; ceder y aportar todos un poco para obtener el bien común y vencer o eludir los obstáculos que se nos presentan ajenos a nuestro sector y entre nosotros mismos, debemos conciliar, acordar y negociar. Debemos integrarnos en un frente común y con creatividad luchar y arriesgar todos, gobierno y particulares, sindicatos y empresarios, la sociedad en su conjunto.

Sólo así podremos lograrlo, sólo así podremos hacer que todo aquello que habremos de emprender culmine con:

" EI DESARROLLO MARÍTIMO INTEGRAL DE LA NACIÓN "

MANIOBRAS TÁCTICAS CONJUNTAS

MÉXICO - FRANCIA

Cap. Frag. C.G. Abraham Caballero Rosas **INTRODUCCIÓN**

EN MARZO DEL PRESENTE AÑO EN LAS COSTAS DEL OCÉANO PACÍFICO, SE realizaron evoluciones y ejercicios tácticos conjuntos entre los buques de la Armada de México y de la Armada de Francia, lo cual rotuló un lugar especial en la Marina Nacional. Con la confianza y experiencia adquirida en estas maniobras, en el mes de junio pasado, en las costas del Golfo de México se demostró una vez más la capacitación y el nivel de entrenamiento de nuestro personal naval, al volver a realizar ejercicios conjuntos con otro navio de guerra francés.

Habiendo participado en el primer evento la fragata Latouche-treville y la corbeta Commandant Boun, la Armada Francesa, en conjunto con las Fragatas E-50 Ignacio Allende y E-42 Hermenegildo Galeana, en el puerto de Acapulco, Guerrero, llevaron a cabo dos reuniones de trabajo para realizar el planeamiento y coordinación de las evoluciones y ejercicios tácticos, así como el plan de comunicaciones a emplear en el desarrollo de las maniobras. En la cámara del Comandante de la fragata Latouche-treville, se condujeron las reuniones de trabajo, donde se observó una gran camaradería, atenciones y respeto entre Capitanes y Oficiales de ambas Marinas, a pesar de las limitaciones del idioma, debido a que la coordinación y ordenes en las citadas evoluciones fueron en inglés.

El planeamiento de las operaciones se llevó hasta el mínimo detalle entre las fragatas y corbetas de ambas naciones, para demostrar en un día de operación, la capacidad y nivel de entrenamiento de sus tripulaciones, sobre todo, el entendimiento de los procedimientos tácticos entre los hombres de mar. La operación se realizó el día 5 de marzo del 2001, haciéndose a la mar a las 08:45 horas; previo al zarpe de las unidades se realizó un intercambio de oficiales observadores en cada uno de los buques participantes, estableciéndose los siguientes datos para las maniobras: velocidad de crucero de 10 nudos, velocidad de estacionamiento de 16 nudos, distancia e intervalo de 500 yardas. Asimismo se establecieron comunicaciones en las frecuencias VHF, UHF y UHF banda aérea; dándose por terminadas las evoluciones y ejercicios tácticos conjuntos a las 17:30 horas.

El día 29 de junio del 2001, siendo las 08:30 horas, las fragatas E-50 Ignacio Allende y Ventose", zarparon del puerto de Veracruz, Veracruz, para ratificar el entendimiento entre Marineros de Guerra y demostrar su nivel de entrenamiento, dándose por terminada las evoluciones y ejercicios tácticos conjuntos a las 16:30 horas.

Las evoluciones tácticas que se realizaron fueron las siguientes:

- 1.-Evolución "take line formation " (formación inicial línea natural a un rumbo de 180°).

- 2.-Evolución Alfa "corpen port niner" (cambio de rumbo 90° a babor).
- 3.-Evolución Bravo "turn starboard niner" (cambio de rumbo a 90° a estribor, por giros simultáneos).
- 4.-Evolución Charly "turn starboard niner" (cambio de rumbo a 90° a estribor por giros simultáneos).
- 5.-Evolución Delta "corpen port niner" (cambio de rumbo a 90° a babor con formación línea natural inversa).
- 6.-Evolución Eco "formation four" (formación cuatro, para adoptar la formación de línea de frente babor).
- 7.-Evolución Foxtrot "formation one" (formación uno, para adoptar la formación de línea natural).
- 8.-Evolución "recover initial formation flag golf call sing ald " (para adoptar la formación inicial, cambiando el guía por señal).
- 9.-Evolución "corpen starboard 140 " (cambio de rumbo a babor al 140° en formación línea natural siguiendo las aguas al guía).
- 10.-Evolución separación en dos grupos con la formación de línea de frente.
- 11.-Ejercicio "scott" (transmisión de mensajes por señales semafóricas).
- 12.-Ejercicio "flyex" (operaciones con helicópteros y ejercicios de "touch and go").
- 13.-Ejercicio "leapfrog" (práctica de la maniobra para reabastecimientos en la mar).
- 14.-Ejercicio "take line formation" "formation one" (adoptar formación línea natural, formación uno).
- 15.-Ejercicio "maritime control" (práctica de inspección en la mar).
- 16.-Ejercicio "pax transfer" (los Oficiales de intercambio retornan a sus buques).
- 17.-Ejercicio "good bye" (honorés, despedida y desintegración del grupo de tarea conjunto).

MANIOBRAS TÁCTICAS CONJUNTAS
MÉXICO - FRANCIA

Acapulco, Guerrero.

En el pasado mes de marzo, en las costas del Océano Pacífico, se llevó a cabo un acontecimiento que marcó un lugar especial en la historia de nuestra Armada, al efectuarse, por primera vez, evoluciones y ejercicios tácticos conjuntos entre buques de la Armada de México y de la Armada Francesa. Con la experiencia y confianza adquirida en estas maniobras, en el mes de junio próximo pasado, en las costas del Golfo de México se volvió a demostrar la capacitación y nivel de entrenamiento de nuestro personal, al volver a efectuar ejercicios conjuntos con otro navío de guerra francés.

La fragata Latouche-Treille y la corbeta Commandant Boun, de la Armada Francesa, en conjunto con las fragatas E-50 Ignacio Allende y E-42 Hermenegildo Galeana, en el puerto de Acapulco, Guerrero, sostuvieron dos reuniones de trabajo para llevar a cabo el planeamiento y coordinación de las evoluciones y ejercicios tácticos, así como el Plan de Comunicaciones a emplear en el desarrollo de las mismas. En la cámara del Comandante de la fragata Latouche Treille, se llevaron a cabo dichas reuniones de trabajo, donde se observó una gran camaradería, atenciones y respeto entre Capitanes y Oficiales de ambas Armadas, a pesar de las limitantes del idioma, puesto que la coordinación y órdenes en las evoluciones y ejercicios tácticos fueron en Inglés.

Así las cosas y ultimando hasta el mínimo detalle en el planeamiento de dichas operaciones, fragatas y corbetas de ambas naciones se hicieron a la mar a las 08:45 horas del día 5 de Marzo del 2001 para demostrar, en un día de operaciones, la capacidad y nivel de entrenamiento de sus tripulaciones, sobre todo, el entendimiento

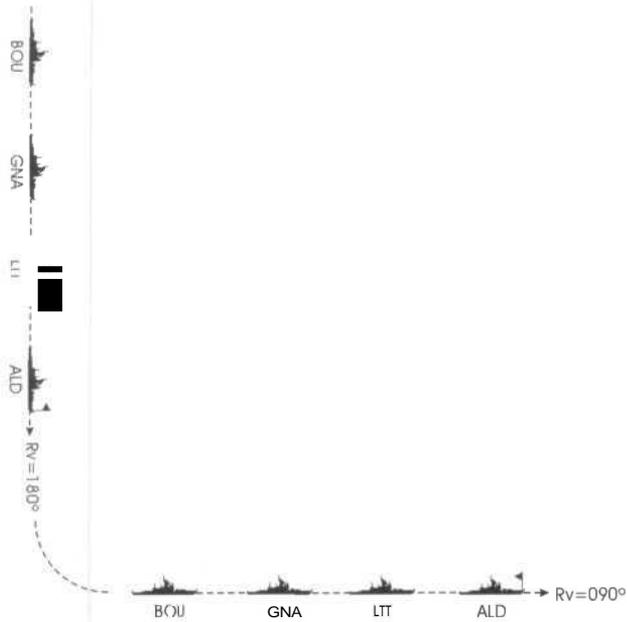
entre los hombres de mar, pues hay que recordar que son dos lenguas diferentes que se comunicaron en un tercer idioma. Esto, debido a que los procedimientos tácticos aliados están redactados en el idioma Inglés. Así mismo, se establecieron los siguientes datos para las maniobras: velocidad normal de 10 nudos, velocidad de estacionamiento de 16 nudos, distancia e intervalo de 500 yardas.

Previo al zarpe de las unidades se realizó un intercambio de Oficiales observadores en cada uno de los buques. Estando en la mar en inmediaciones del puerto de Acapulco, se establecieron comunicaciones para verificar el correcto funcionamiento de las mismas, frecuencias en VHF (Puente-Puente), UHF (Puente-Puente y CIC-CIC) y UHF banda aérea (Control Helicópteros-Helicóptero y CIC-CIC).

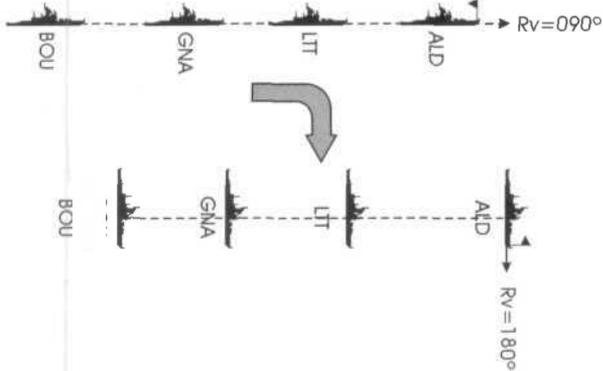
A las 10:00 horas se da la orden por radio (UHF) para "Take line formation" (integrar formación inicial línea natural): Allende (ALD), Latouche Treille (LTT), Galeana (GNA) y Commandant Boun (BOU), a un rumbo de 180° , velocidad normal de 10 nudos y una distancia de 500 yardas, siendo ALD el guía de la formación.



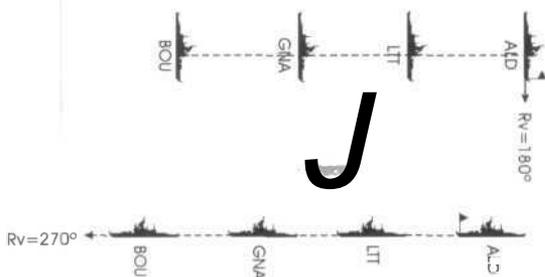
A las 10:30 horas se da inicio a las Evoluciones Tácticas: evolución Alfa "Corpen port niner" (cambiar de rumbo 90° a babor, siguiendo las aguas al guía), continuando con una formación de línea natural al rumbo 090°.



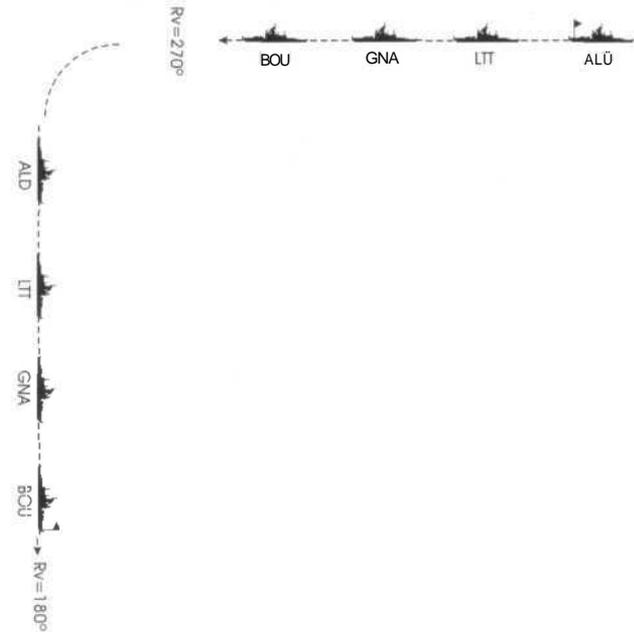
Evolución Bravo "Turn starboard niner" (cambiar de rumbo 90° a estribor por giros simultáneos), adoptando una formación final de línea de frente al rumbo 180°.



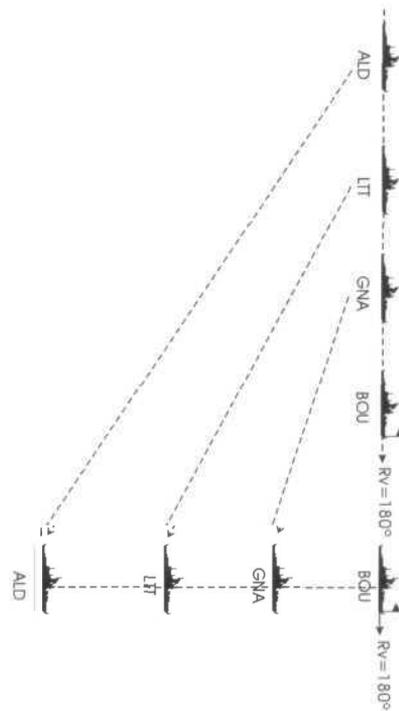
Evolución Charly "Turn starboard niner" (cambiar de rumbo 90° a estribor por giros simultáneos), adoptando una formación final de línea natural inversa al rumbo 270°.



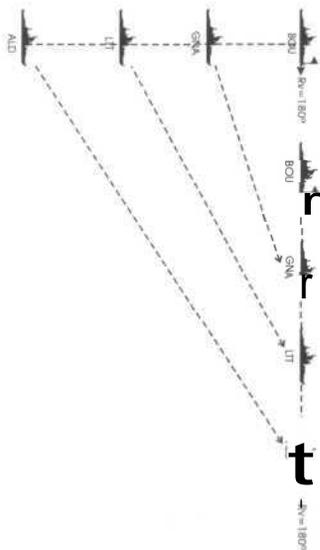
Evolución Delta "Corpen port niner" (cambiar de rumbo 90° a babor siguiendo las aguas a BOU), continuando con una formación de línea natural inversa al rumbo 180°, efectuando cambio de guía automático a BOU.



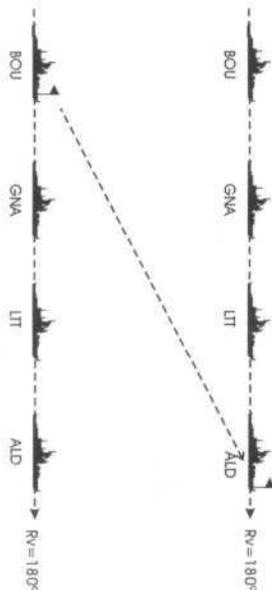
Evolución Eco "Formation four" (formación cuatro), a la ejecutiva (previa resolución del problema cinemático de cada unidad) se cambió de rumbo y se incrementó la velocidad a la de estacionamiento para adoptar la formación final de línea frente de babor, continuando al mismo rumbo de 180° y un intervalo de maniobra de 500 yardas.



Evolución Foxtrot "Formation one" (formación uno), a la ejecutiva (previa resolución del problema cinemático de cada unidad) se cambió el rumbo y se incrementó la velocidad a la de estacionamiento para adoptar la formación final de línea natural con ALD al frente, continuando al mismo rumbo de 180° a una distancia de 500 yardas.



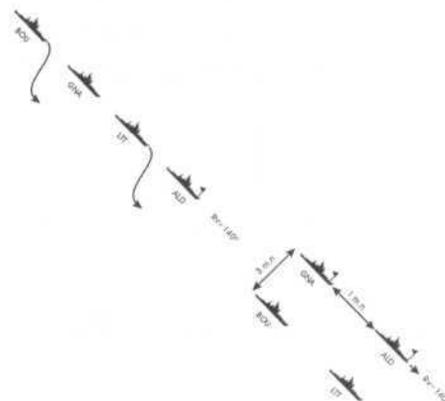
Evolución Recover initial formation "Flag golf call sign ald" (adoptar formación inicial, cambiando el guía por señal), mediante señal a driza con la bandera GOLFO, ALD se convierte en guía de formación (BOU arría y ALD iza bandera golfo de guía), continuando la misma formación de línea natural y al mismo rumbo de 180°.



Evolución "Corpen port 140" (cambiar de rumbo a babor al 140° siguiendo las aguas al guía), continuando en la misma formación de línea natural al rumbo 140°.

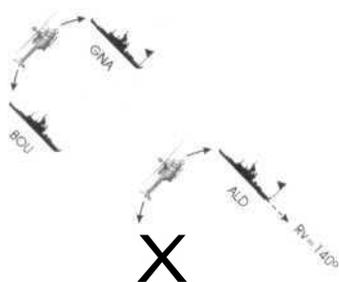


Evolución "Separation in two groups" (grupo Alfa: ALD-LTT, grupo Bravo: GNA-BOU), a la ejecutiva, se inicia la maniobra para pasar de una formación en línea natural a una compuesta integrada por dos grupos, siendo ALD el guía del grupo Alfa y GNA el guía del grupo Bravo. LTT (previa resolución del problema cinemático) cambió el rumbo por estribor e incrementó velocidad a la de estacionamiento para adoptar la formación final de línea de frente con ALD, formando así el grupo Alfa; BOU, maniobra idénticamente a LTT, para adoptar también la formación final de línea de frente con GNA, continuando ambos grupos al mismo rumbo de 140° con una distancia de una milla náutica entre grupos y con un intervalo de maniobra de tres millas náuticas entre buques.



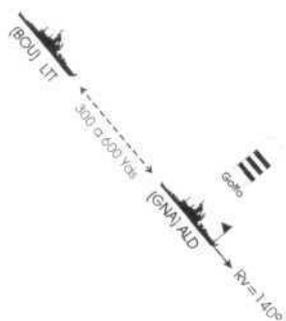
Ejercicio "Scott" (transmisión de mensajes por señales semafóricas), a la ejecutiva se procedió a la transmisión-recepción de mensajes utilizando los blinkers. Durante 45 minutos se enviaron y recibieron mensajes en idioma Inglés. ALD con LTT y GNA con BOU.

Ejercicio "Flyex" (operaciones con helicópteros y ejercicios de "Touch and go"), a la ejecutiva los helicópteros de LTT y BOU efectuaron anaveajes y despegues en las cubiertas de LTT y GNA, así mismo se efectuaron ejercicios de operaciones con helicópteros, tanto con los oficiales de control de helicópteros y con el personal de las cubiertas de vuelo del ALD y GNA.

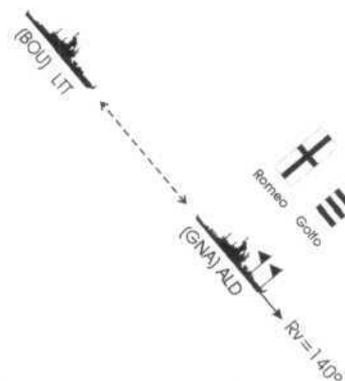


Ejercicio "Leapfrog" (práctica de la maniobra para reabastecimiento en la mar). Este ejercicio, por su naturaleza de riesgo, se desarrolló en ocho fases.

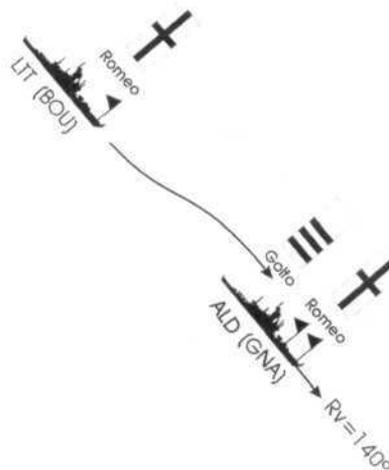
Fase uno: preparación "Station L6", a la ejecutiva los buques guía ALD y GNA ("buques abastecedores") izan la bandera GOLFO, mantienen estable rumbo y velocidad y los buques LTT y BOU ("buques a reabastecer") maniobran para adoptar una formación de línea natural a una distancia de entre 300 y 600 yardas de sus guías respectivos.



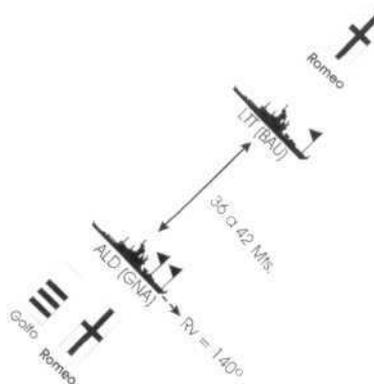
Fase dos: cuando los guías estén listos para la maniobra izan la bandera Romeo por la banda de Estribor (banda donde quieren efectuar la maniobra de reabastecimiento), manteniendo rumbo y velocidad estable.



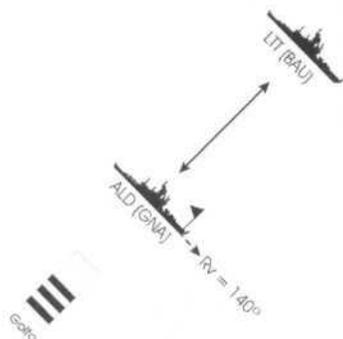
Fase tres: cuando los buques LTT y BOU están listos izan la bandera ROMEO por la banda de babor (contraria donde la izó ALD y GNA) e inician a maniobrar, cambiando de rumbo y aumentando la velocidad.



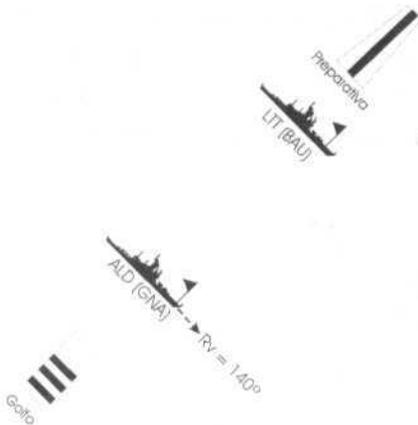
Fase cuatro: presentación, los buques LTT y BOU continúan maniobrando para quedar a un intervalo de entre 36 y 42 metros de ALD y GNA.



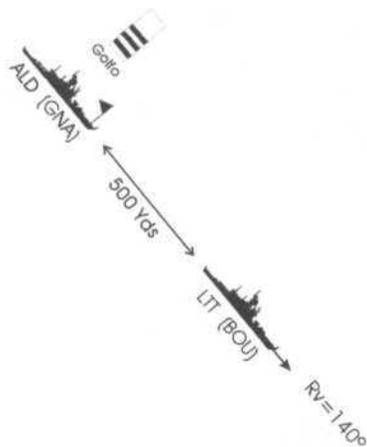
Fase cinco: cuando los buques consideren haber terminado el "reabastecimiento", arrían la bandera ROMEO.



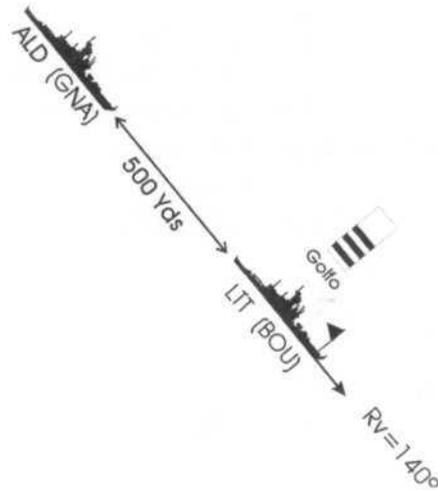
Fase seis: preparativa, los buques LTT y BOU izan la bandera preparativa.



Fase siete: los buques LTT y BOU arrían la bandera preparativa e incrementan la velocidad para estacionarse a proa de sus guías respectivos a una distancia de 500 yardas.

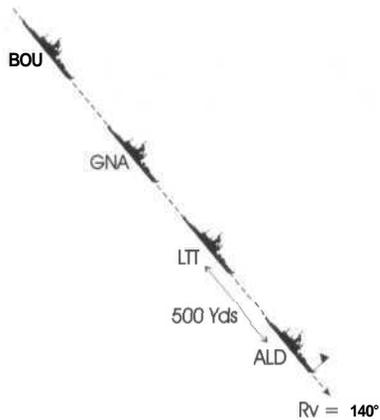


Fase ocho: "Flag golf call sign ltt - BOU" (cambiar el guía por señal), mediante señal a driza con la bandera GOLFO, el LTT y BOU se convierte en guía de formación (ALD y GNA arrían y LTT y BOU izan bandera GOLFO de guía), continuando la misma formación compuesta de línea natural y al mismo rumbo de 140°, para continuar realizando el mismo ejercicio desde la fase uno.



Se realizaron cuatro ejercicios de "Leapfrog", dos por cada banda. Durante los ejercicios, cuando los buques estuvieron en estación a un intervalo de 36 metros LTT y BOU mandaron con un rifle lanzatiraderas, el cabo mensajero con la línea de distancias, a fin de auxiliar al Comandante en el mantenimiento de estación regulando rumbo y velocidad. El personal tuvo la oportunidad de conocer el equipo y procedimientos empleados para este tipo de maniobras.

Ejercicio "Take line formation" "Formation one". (adoptar formación línea natural, formación uno), a la ejecutiva GNA y BOU incrementaron la velocidad a la de estacionamiento para adoptar la formación final de LINEA NATURAL con ALD al frente (asume la insignia de guía en forma automática), continuando al mismo rumbo de 140° y una distancia de 500 yardas entre buques.

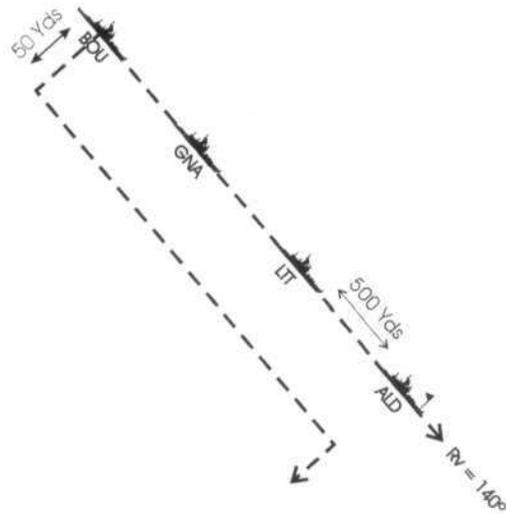


Ejercicio "Pax transfer" (los Oficiales de intercambio retornan a sus buques). Esta maniobra se desarrolló en dos fases.

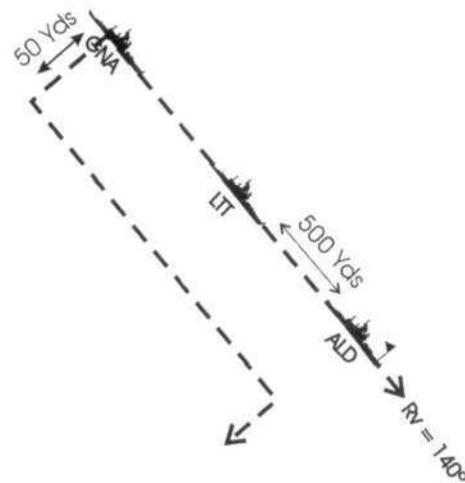
Fase uno: "Speed 4" (velocidad cuatro nudos), a la ejecutiva BOU disminuye a cuatro nudos de velocidad y los demás buques disminuyen la velocidad de acuerdo a su posición, LTT y BOU anuncian por VHF el inicio de la maniobra de arriado de sus botes. Los botes franceses se aproximan por la banda de estribor del ALD y GNA, el personal de estos últimos coloca la escala y se encuentran listos para recibir los cabos de los botes. Al arribo de los botes se embarcan los Oficiales mexicanos y se desembarcan los franceses. Al llegar los botes al LTT y BOU se izan y anuncian por VHF, "listos para maniobrar".

Fase dos: "Speed 10" (velocidad 10 nudos), a la ejecutiva ALD aumenta la velocidad a 10 nudos y los demás buques aumentan de acuerdo a su posición.

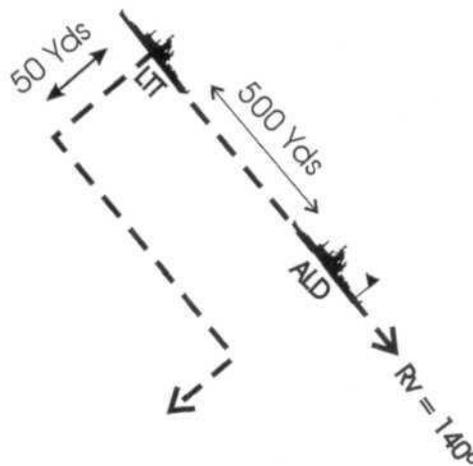
Ejercicio "Good bye" (hombres, despedida y desintegración del grupo de tarea conjunto), a la ejecutiva, BOU aumenta de velocidad a la de estacionamiento y se abre a 50 yardas de intervalo a estribor de la formación. BOU adelanta a todos los buques y al pasar al través de ALD hace honores de despedida (en el magistral) y se desintegra de la formación virando a estribor al rumbo ordenado por su comandante.



Cuando BOU vira a estribor, GNA inicia su maniobra de despedida de la misma forma que BOU.



Cuando GNA vira a estribor, LTT inicia su maniobra de despedida de la misma forma.



A las 17:30 horas se dan por terminadas las evoluciones y ejercicios tácticos conjuntos México-Francia. LTT y BOU adoptan una formación de línea natural, continuando su navegación alejándose de aguas mexicanas. ALD y GNA integran un grupo de tarea, adoptando una formación de línea natural, con una distancia de 500 yardas, velocidad 14 nudos, dando ciaboga para enfilarse al puerto de Acapulco.



MANTOBRAS TÁCTICAS CONJUNTAS
MÉXICO - FRANCIA

VERACRUZ, VERACRUZ.

Con la experiencia y confianza adquirida en las primeras maniobras conjuntas con buques de la Armada Francesa, la dotación de la fragata E-50 Ignacio Allende, ratificó la capacitación y nivel de entrenamiento de nuestro personal, al realizar evoluciones y ejercicios tácticos con otro navio de guerra francés: fragata Ventóse.

Tal acontecimiento, de igual importancia que el primero, tuvo lugar en las inmediaciones del puerto de Veracruz, en el pasado mes de junio. En esta ocasión, en la cámara de la fragata Ventóse, se llevaron a cabo las reuniones de trabajo para desarrollar el planeamiento y coordinar las evoluciones y ejercicios tácticos. Al igual que en el puerto de Acapulco, se observaron las mismas atenciones y demostraciones de respeto entre Capitanes y Oficiales de ambas armadas.

A las 08:30 horas del día 29 de junio del 2001, las fragatas Allende (ALD) y Ventóse (VTS) zarpan del puerto de Veracruz para hacerse a la mar y ratificar el entendimiento entre Marineros de Guerra, que como hombres de mar, al servicio de su Patria demuestran su nivel de entrenamiento.

Previo al zarpe, como es tradición, se realizó el intercambio de personal, en esta ocasión a bordo del ALD como observadores: un Oficial, tres Suboficiales y dos Clases franceses. Abordo del VTS: un Oficial CG. núcleo, dos Oficiales Escala y tres Clases, así como tres oficiales AN. PA. mexicanos. En esta ocasión se designó a una patrulla clase Isla, como observadora de las maniobras.

Zureando las aguas en inmediaciones del puerto de Veracruz, se establecieron comunicaciones para verificar el correcto

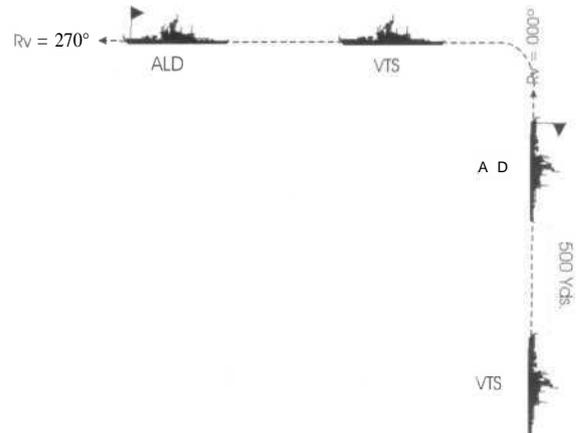
funcionamiento de las mismas, frecuencias en VHF (Puente-Puente), UHF (Puente Puente y CIC-CIC) y UHF banda aérea (Control helicópteros-helicóptero y CIC-CIC). El E-50 Allende llevó embarcado sobre su plataforma de vuelo un helicóptero MD-902 Explorer y el Ventóse, un Panther.

A las 09:30 horas despegó de la cubierta de vuelo del Ventóse, el helicóptero Panther, llevando como pasajeros a los tres pilotos mexicanos.

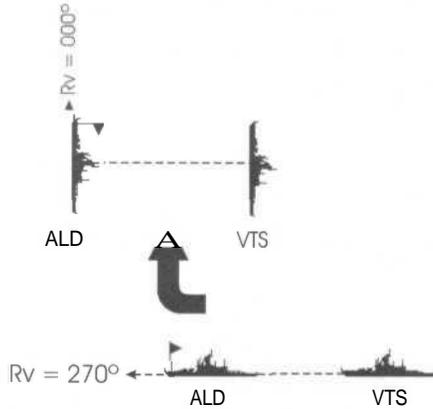
A las 10:00 horas se arriba al punto del rendez-vous, previamente acordado y se da la orden para "Take line formation" (integrar formación inicial línea natural): Allende (ALD) y Ventóse (VTS) a un rumbo de 000°, velocidad normal de 10 nudos y una distancia de 500 yardas, siendo ALD el guía de la formación.



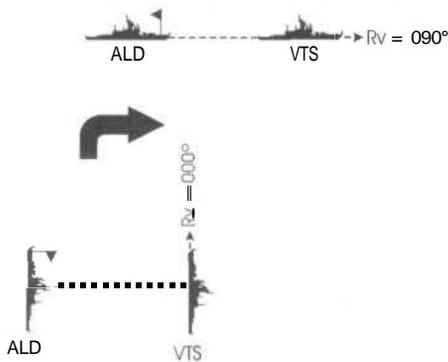
A las 10:30 horas se da inicio a las Evoluciones Tácticas: Evolución Alfa "Corpen port niner" (cambiar de rumbo 90° a babor siguiendo las aguas al guía), continuando con una formación de línea natural al rumbo 270° .



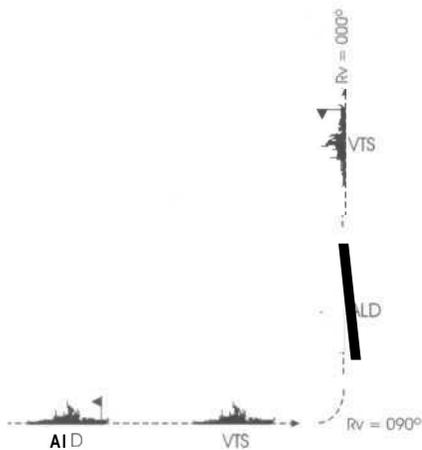
Evolución Bravo "Turn starboard niner" (cambiar de rumbo 90° a estribor por giros simultáneos), adoptando una formación final de línea de frente al rumbo 000°.



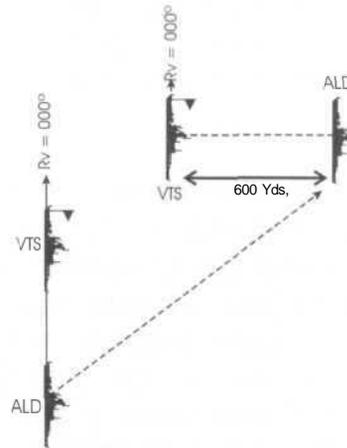
Evolución Charly "Turn starboard niner" (cambiar de rumbo 90° a estribor por giros simultáneos), adoptando una formación final de línea natural inversa al rumbo 090°.



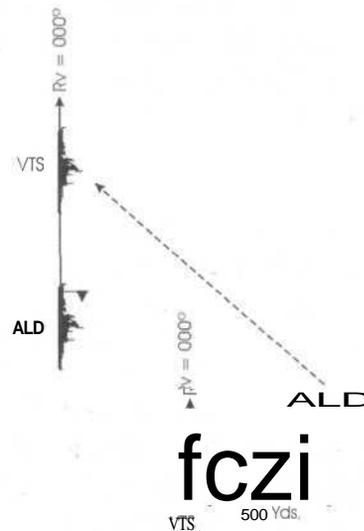
Evolución Delta "Corpen port niner" (cambiar de rumbo 90° a babor siguiendo las aguas al guía), continuando con una formación de línea natural inversa al rumbo 000°, efectuando cambio de guía automático a VTS.



Evolución ECO "Formation four" (formación cuatro), a la ejecutiva (previa resolución del problema cinemático) ALD cambió de rumbo e incrementó la velocidad a la de estacionamiento para adoptar la formación final de línea de frente babor, continuando al mismo rumbo de 000°.

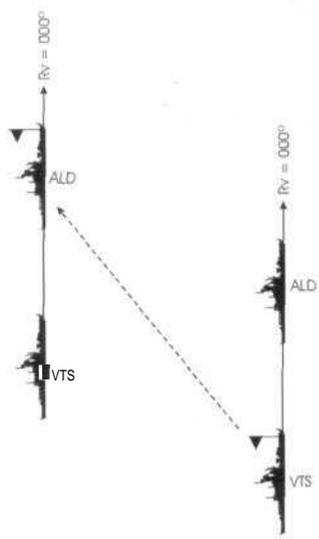


Evolución Foxtrot "Formation one" (formación uno), a la ejecutiva (previa resolución del problema cinemático) ALD cambió el rumbo e incrementó la velocidad a la de estacionamiento para adelantarse al VTS y adoptar la formación final de línea natural con el ALD al frente, continuando al mismo rumbo de 000°.



Evolución Recover initial formation "Flag golf call sign ald" (adoptar formación inicial, cambiando el guía por señal), mediante señal a driza con la bandera GOLF, el ALD se convierte en guía de formación

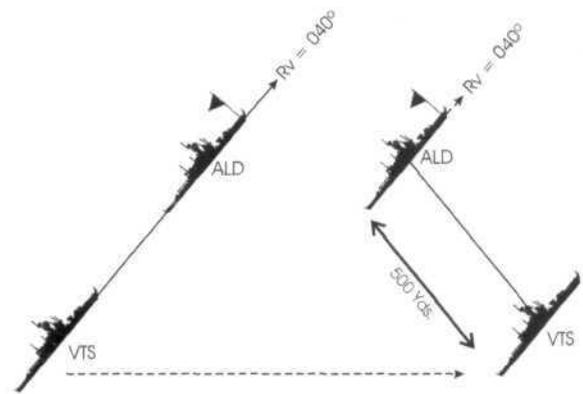
(VTS arría y ALD iza bandera golf de guía), continuando la misma formación de línea natural y al mismo rumbo de 000°.



Evolución "Corpen starboard 040" (cambiar de rumbo a estribor al 040° siguiendo las aguas al guía), continuando en la misma formación de línea natural al rumbo 040°.

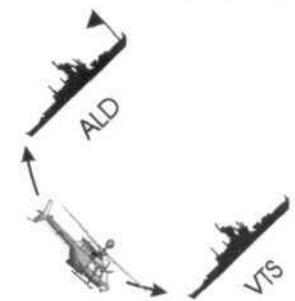


Evolución "Formation four" (formación cuatro), a la ejecutiva (previa resolución del problema cinemático) VTS cambió de rumbo e incrementó la velocidad a la de estacionamiento para adoptar la formación final de línea de frente babor, continuando al mismo rumbo de 040°, con un intervalo de cuatro millas náuticas.



Ejercicio "Scott" (transmisión de mensajes por señales semafóricas), a la ejecutiva se procedió a la transmisión-recepción de mensajes utilizando los blinkers. Durante 60 minutos se enviaron y recibieron mensajes en idioma Inglés.

Ejercicio "Flyex" (operaciones con helicópteros y ejercicios de "Touch and go"), a la ejecutiva el helicóptero MD-902 Explorer del ALD efectuó anaveajes y despegues en la cubierta de VTS. Asimismo, el helicóptero Phanter del VTS, realiza demostraciones de vuelo, anavea y despega de la cubierta del ALD y realiza vuelos de demostración alrededor del buque patrulla clase Isla a una distancia de 10 millas náuticas del VTS. Asimismo se efectuaron ejercicios de operaciones con helicópteros, tanto con los Oficiales de control de helicópteros y con el personal de las cubiertas de vuelo del ALD y VTS. Durante las operaciones con helicópteros se tomaron fotografías y se filmaron las evoluciones y ejercicios.



Ejercicio "Maritime control" (práctica de inspección en la mar). En la primera parte del ejercicio, el ALD fungió como buque pesquero sospechoso de transportar droga,

se especificaron cuatro compartimentos a inspeccionar, donde en alguno de ellos se "ocultó" un paquete, producto de la inspección. Para dar mayor realismo al ejercicio se designaron a seis personas que vestidos de civil simulaban ser los tripulantes de la embarcación a inspeccionar. Los grupos de inspección llevaron sus armas sin munición. Durante el interrogatorio previo al abordaje los buques siguieron al mismo rumbo y velocidad, pero reduciendo el intervalo a 1,000 yardas. Se simulaban disparos con la pieza de artillería para detener al buque sospechoso, iniciándose a desarrollar los procedimientos de inspección. Al término del ejercicio del VTS, el ALD procedió de la misma forma. Cabe mencionar, que durante los ejercicios se observaron mínimas diferencias en los procedimientos de inspección en la mar.

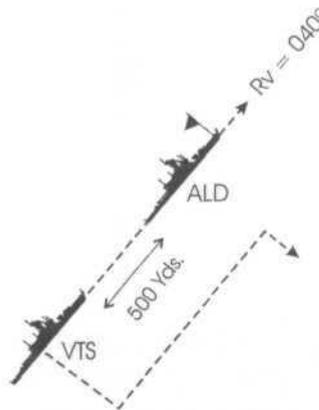
Ejercicio "Pax transfer" (el personal de intercambio retorna a sus buques). Este ejercicio se desarrolló en dos fases.

Fase uno: al final del ejercicio de inspección en la mar, aprovechando que los botes se encontraban en el agua y los buques al paro, se efectuó la transferencia del personal de intercambio. ALD y VTS al terminar de izar sus botes, anuncian por VHF, "listos para maniobrar".

Fase dos: "Speed 10" (Velocidad 10 nudos), a la ejecutiva ALD aumenta la velocidad a 10 nudos y el VTS aumenta su velocidad y maniobra para adoptar la formación inicial de línea natural, con el ALD al frente (asume la insignia de guía en forma automática), continuando al mismo rumbo de

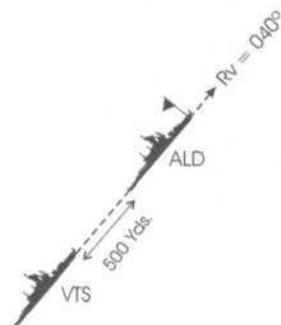
040° y una distancia de 500 yardas.

Ejercicio "Good bye" (Honores, despedida y desintegración del grupo de tarea conjunto), a la ejecutiva, VTS aumenta de velocidad a la de estacionamiento y se abre a 50 yardas de intervalo a estribor de la formación, al pasar a través de ALD hace honores de despedida (en el magistral) y se



desintegra de la formación virando a estribor al rumbo ordenado por su Comandante.

A las 16:30 horas se dan por terminadas las evoluciones y ejercicios tácticos conjuntos México-Francia. VTS continúa su navegación alejándose de aguas mexicanas y el ALD aumenta velocidad a 14 nudos, dando ciaboga para enfilarse al puerto de Veracruz, distante a 30 millas náuticas a fil de roda.



LA SEGURIDAD NACIONAL

Vicealmirante Miguel C. Carranza Castillo

(Primera Parte)

El conocimiento del Estado - Nación requiere, identificar sus orígenes, sus obligaciones y al conjunto de actores que intervienen en la conducción del mismo, para garantizar y definir las estrategias y líneas de acción que conduzcan al bien común.

LA IDEA DE LA SEGURIDAD

LA PALABRA SEGURIDAD SUGIERE LA CALIDAD DE SEGURO, LA CUAL TIENE ENTRE otros significados: libre y exento de todo peligro, daño o riesgo; lugar o sitio libre de todo peligro; certeza, confianza. En todos estos conceptos se infiere la idea de la amenaza de alguna cosa o circunstancia que se opone a la existencia tranquila, como estado o condición de la conciencia del ser, con relación al espacio que le rodea y su contenido, ya sea por la presencia de un poder superior evidente o supuesto, de un apremio moral, por tener la sensación de inermia o de ignorancia que sólo puede ser desechada por la reacción de la voluntad y la capacidad para crear las condiciones espirituales y materiales, psicológicas y físicas, subjetivas y objetivas que conjuren dicha amenaza.

La seguridad es objeto del poder por cuya virtud, se crea y recrea un estado de confianza y tranquilidad que el hombre desea para el devenir de su existencia, ponderando los límites de riesgo que está dispuesto a aceptar en el proceso de encarar los antagonismos que se le oponen y fortalecer los puntos donde sus debilidades lo hacen vulnerable en el ejercicio de su libre albedrío. Poder y seguridad son mutuamente insoslayables y la ausencia de uno significa la negación del otro.

EL ESTADO Y SU SEGURIDAD

El fin teleológico del Estado es el bien común público, y en la medida de los avances de la civilización en el campo de las ciencias y de las artes, se van creando permanentemente los medios para lograr el propósito mediante el desarrollo, el cual puede conceptuarse como el valor que se va agregando a los niveles de civilización, cultura y prosperidad previamente logrados por la sociedad.

La racionalidad del Estado se apoya básicamente en los intereses del individuo como parte de la sociedad y esta en el contexto del escenario internacional, uno de esos intereses de los llamados fundamentales, es la seguridad, una seguridad acotada en su interior por una integridad territorial, un sistema jurídico justo, instituciones legítimas y necesidades satisfechas, y en lo externo protegida por su poder, es decir, devenir en el inevitable e insoslayable estado de conflicto dentro de parámetros controlables y controlados por la conducción estratégica en armonía con su medio ambiente, su cultura, su historia y su proyecto.

LA SEGURIDAD NACIONAL

En su origen, el Estado fue inventado para resolver un caos social, es decir, el conflicto absoluto descrito como "guerra permanente de todos contra todos" y llamado por Hobbes "estado de naturaleza". En la teoría del conflicto, se puede asumir que la seguridad del Estado, por la diversidad de sus motivaciones, se origina en cuatro vertientes:

1.-La economicista, que establece que, lo que mueve al hombre para organizarse es la producción de bienes que satisfagan sus necesidades vitales, sirviéndose unos a los otros según su capacidad y especialidad y el Estado, como entidad suprema, resuelve los conflictos generados por los intereses particulares en la competencia por su distribución, promueve la exportación de los excedentes y protege de la penetración y dominio de los bienes producidos por otras sociedades si perjudicase la propia. Asimismo el Estado regula y supervisa la distribución de la riqueza generada para evitar conflictos originados en la acumulación y abuso del poder que pudiera prohijar injusticias.

2.-La politicista, que sostiene que el Estado es el sujeto jurídico-moral inevitablemente necesario que asume la responsabilidad de ejercer la autoridad suprema para imponer el orden mediante el monopolio de la fuerza, a fin de garantizar al individuo la cuota de libertad que le corresponde como subdito y así mantener la paz social.

3.-La contractualista, para la que el Estado es el resultado de la voluntad explícita y consciente de la sociedad, mediante la celebración de un contrato refrendado consuetudinariamente, por el cual cada individuo contratante pretende resolver sus conflictos, distribuyendo equitativamente el poder de gobernar, de legislar y de enjuiciar entre las instituciones del gobierno elegido por él, e imponiéndose así mismo la responsabilidad de ejercer sus derechos y la obligación de someterse a la ley emanada de su propia voluntad unida a las de los demás.

4.-La militarista, subyacente en los anteriores, es concebida en la existencia del más elevado nivel de conflicto, la guerra, y por ello contiene el concepto más concreto de la idea de la seguridad en la estructura del pensamiento social. Se origina en el temor, por cuya virtud, la sociedad procura la preservación del Estado acumulando medios y promoviendo la acción solidaria, evitar o repeler las agresiones violentas.

En síntesis, la racionalidad del Estado moderno el de hoy y de aquí en adelante, está en la protección del hombre racional del hombre natural, en la supervivencia del hombre social en el medio ambiente geográfico en el que le ha tocado vivir y el grupo humano al que le ha tocado pertenecer, en el desarrollo de la sociedad que lo cobija, utilizando la experiencia y los conocimientos adquiridos en su devenir histórico, ejerciendo soberanía e independencia, que en nuestra realidad actual han dejado de ser valores categóricos absolutos de carácter teórico para ser valores que, sin dejar de ser categóricos, en la práctica política, económica y militar han llegado a ser cada vez más relativos y dependientes de la relación del Estado con la sociedad y del Estado con los demás Estados.

LA SEGURIDAD NACIONAL

En estos conceptos de necesidad de satisfacción, tranquilidad, felicidad y protección, subyace la idea de una situación de permanente incertidumbre que mueve a la sociedad a llevar a cabo acciones para lograr estos objetivos ideales que constituyen la trama y el escenario del conflicto de la seguridad, que le da oficio al Gobierno para asumir su principal tarea: la conducción estratégica para neutralizar los antagonismos que por su naturaleza comprometerían la racionalidad del Estado: La división, el desorden, la pobreza y la inermia.

Independientemente que desde siempre ha subyacido el concepto de seguridad en todas las legislaciones de los países que existen o pudieran haber existido, el concepto de Seguridad Nacional o Seguridad del Estado, comenzó a adquirir significado propio dentro de las ciencias políticas cuando al finalizar la Segunda Guerra Mundial ingresó al léxico de los habitantes de los corredores secretos de los ministerios de defensa y relaciones exteriores: académicos, estrategas y politólogos, todos ellos, militares o civiles, comprometidos con los intereses hegemónicos de las grandes potencias, que se sentían mutuamente amenazadas establecieron que a este tema, como conflicto y problema estratégico, correspondía su análisis y operación a los militares, quienes como parte integrante del poder político, se habían empeñado en un proyecto militar escalable, y desarrollaron las primeras corrientes de pensamiento encuadradas en la teoría del poder que sirvieron de primer marco conceptual a la primera doctrina de seguridad nacional que establecía la necesidad de detener el avance ideológico y las conquistas territoriales de la potencia adversaria, conocida entonces como doctrina del *detente* o *la deterrance*.

Probablemente las primeras obras conocidas sobre el tema que datan del primer lustro de los 50's fueron: *Política Militar y Seguridad Nacional* editado por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos, *Seguridad Nacional, Antagonismos y Vulnerabilidades* del General Brasileño A. de Lyra Tavares y *Estrategia Militar* del Mariscal Soviético Sokolovsky. Para la política norteamericana, el ámbito de desarrollo de su doctrina de seguridad nacional estaba en el exterior de su territorio, fundamentada en los conceptos estratégicos de Mahan, y en el pensamiento del General George Marshall, que contribuyó a la recuperación económica de las potencias derrotadas y de sus aliados y estableció nuevas alianzas que le permitieran disponer de bases militares en todo el mundo para rodear a la Unión Soviética, impedirle la libre salida al Atlántico y vigilar sus movimientos en el Pacífico; aceleró el desarrollo de su tecnología militar, nuclear y espacial; y en el campo de la propaganda creó en su área de influencia una red de inducción paranoica contra todo aquello que fuera u pudiese parecer comunista.

Para la Unión Soviética su concepto de seguridad era eminentemente interno, en cuanto desarrolló un sistema defensivo propio y de sus aliados, principalmente por carecer de suficientes salidas al mar, pero hacia el exterior desarrolló estrategias de infiltración ideológica aprovechando los núcleos inconformes de sociedades en desarrollo y apoyando a movimientos disidentes en las áreas de influencia de Estados Unidos; el desarrollo de tecnología militar, nuclear y espacial corrió al parejo de su adversario; en el terreno de la propaganda no hizo menos que su antagonista.

Ambos fueron los actores principales del conflicto de la Guerra Fría y arrastraron tras de sí a los Estados que habían quedado bajo su influencia. Ambos se declararon mutuamente enemigos, aunque en la realidad no lo fueron tanto, y llevaron sus acciones más visibles a fortificar sus posiciones territoriales y a infiltrarse en los ámbitos de la seguridad del otro, inculcando en la consciencia colectiva la imagen monstruosa del adversario.

Ambos reprimieron violentamente los intentos de evasión de su esfera de influencia y las expresiones de disidencia ideológica y ambos contribuyeron a que la palabra "inteligencia" y la expresión "seguridad nacional" tomaran en la consciencia social una suerte de homologación con lo tenebroso, obscuro, abyecto e impositivo de la política.

Paulatinamente, en la medida en que el sistema bipolar se fue desgastando hasta culminar con la fractura del Bloque Oriental, la idea de la seguridad nacional con trasfondo militar ha derivado hacia una seguridad nacional con trasfondo político, interpretada en la práctica como la seguridad de las élites gobernantes que en mayor o menor medida se han sentido amenazadas por la expansión de la democracia en sociedades cada vez mejor informadas y conscientes de su propia inseguridad. Tales amenazas, reales o supuestas están representadas por los grupos de interés mejor comunicados interna y externamente y por la cada vez mayor injerencia del poder financiero en el control interno de las actividades políticas y económicas.

Esta nueva concepción de la seguridad del Estado ha ido dejando de lado a los militares como grupo deliberante, para sustituirlos por los órganos de inteligencia con propósitos de vigilancia de tipo policíaco para detectar y prevenir actos contrarios a los intereses de las élites del poder. No han sido pocos los casos publicados de intervención clandestina de las redes telefónicas, sistemas sensibles de escucha colocados en sitios de especial interés, interminables archivos de fichas personales de personajes de cierta importancia, sospechosos potenciales o efectivos de intencionalidad antagónica, y otras medidas que, operadas por los órganos de inteligencia creados, recreados o reorganizados, se han llevado a cabo bajo el rubro presupuestario de seguridad nacional.

Hoy, existen corrientes de pensamiento que afirman que el estudio de la seguridad nacional como forma de conflicto, se muestra como un problema mucho más complejo que compromete a toda la sociedad, a todas las actividades humanas y a todos los ámbitos de desarrollo, porque la ampliación exponencial de interacción de las relaciones internas e internacionales a causa de la cantidad, calidad, velocidad y naturaleza de la información disponible, han colocado a las sociedades enfrentadas a nuevas situaciones que afectan y preocupan a todos por igual.

LA SEGURIDAD NACIONAL

La situación mundial actual ha ido conformando una nueva trama en la que se han ido creando y modificando las fronteras geopolíticas de antaño bien definidas por el antiguo orden bipolar. Hoy, otras fronteras establecen nuevos límites de conflicto entre realidades políticas, económicas y sociales dramáticamente diferentes:

1.-De acuerdo con los últimos datos proporcionados por el índice de Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el 84.7% de la renta mundial se concentra en el 18% de la población mundial, mientras que el 15.3% restante se distribuye entre el 82% de los seres humanos. Las sociedades enriquecidas se ubican en lo general al Norte del paralelo 31° Norte, las empobrecidas ocupan el resto del planeta.

2.-La industria moderna requiere cada vez menos mano de obra en virtud de que la tecnología, en aras de la utilidad económica, ha diseñado maquinaria capaz de producir más a menor costo, aumentando con ello los índices de desocupación.

3.-Los recursos naturales, sobre todo los no renovables son cada vez más escasos en razón del aumento de la población y por lo tanto son cada vez más caros. La práctica equivocada de una economía al servicio de la economía, ha llegado a la absurda situación de que en los grandes países productores de carne, granos y otros productos agropecuarios, se han llegado a destruir alimentos ya producidos o al pago de subsidios a los productores para que no produzcan, con objeto de influir en los niveles internacionales de precios, convirtiendo a los alimentos en medios estratégicos de coacción, mientras que cientos de miles de seres humanos han muerto de hambre en la última década.

4.-Los grandes capitales financieros sin nombre y sin nacionalidad, no aplicados a la producción y generación de fuentes de trabajo sino a la especulación, acuden recurrentemente al "auxilio" de economías de países emergentes, absorbiendo en utilidades rápidas y relativamente fáciles, el producto del trabajo de sociedades con problemas de desarrollo por falta de liquidez y que por lo tanto dependen del ahorro externo para financiar su crecimiento. Estos países, que se esfuerzan por lograr su desarrollo con deudas enormes, altos niveles de desempleo, salarios bajos y distribución asimétrica de la renta, son abandonados, por los financieros con sus respectivas ganancias, con la misma recurrencia, por un fenómeno que podría llamarse "síndrome de escape del conflicto crítico controlado"

Estas circunstancias propias de la modernidad alejan cada vez más la idealidad de los propósitos del Estado de la realidad de una situación en la que el conflicto de la seguridad puede encontrarse en los umbrales del conflicto crítico, si la estrategia de la conducción política no llega a entender que su seguridad también es integral, es decir, el Estado, para sobrevivir, debe ubicar su estrategia de seguridad en sus ámbitos político, económico, y militar, para racionalmente declararse como un Estado seguro. Y esta seguridad nada tiene que ver con el espionaje, ni con la persecución, ni con la cultura del temor a la autoridad; tiene que ver con la acción conjunta y responsable de la sociedad y su gobierno para conjurar sus vulnerabilidades y neutralizar las amenazas que afectan a su bienestar.

LA SEGURIDAD NACIONAL

Las circunstancias de la trama del conflicto de la seguridad, por su dinamismo en continua transformación, según se realizan las maniobras que las modifican por parte de los actores que participan en su escenario, vienen a exigir al pensamiento estratégico el análisis y el diseño de alternativas que le permitan al gobierno la conducción del conflicto de la seguridad nacional y satisfacer las expectativas de la sociedad que le otorga la confianza y la autoridad a partir de tres inferencias básicas:

- 1.- La inseguridad es el estado permanente de la interacción de los intereses de los hombres y de los Estados.
- 2.- La seguridad de los hombres y de los Estados es un objeto con valor ideal en permanente persecución, consubstancial a la soberanía y la independencia en el catálogo de intereses fundamentales.
- 3.- Seguridad nacional y poder nacional son fin y medio que hacen al Estado actor en el escenario internacional y escenario de sus conflictos internos.

ESTRATEGIA Y SEGURIDAD

La idea de un Estado organizado con propósitos de competencia en los campos del poder, y modernizado a partir de la revolución industrial, pertenece prácticamente al siglo pasado en él fueron promulgadas el 90% de las constituciones de los países que actualmente conforman la Sociedad Internacional; en ellas se plasma por lo general, en el capítulo dedicado a definir la naturaleza del Estado y sus órganos de gobierno, el modelo de país que la voluntad general de la sociedad desea para vivir y desarrollarse, es decir se concibe el proyecto nacional.

En el proceso de materialización del proyecto nacional, estrategia y poder son instrumentos recurrentes y mutuamente inevitables, en ellos se apoya toda la actividad intelectual para su concepción sobre la base de las aspiraciones de la sociedad; se identifican los antagonismos y las vulnerabilidades que se le oponen, con los que se definen los primeros elementos de juicio que identifican los intereses (fines y medios), y se conciben las maniobras que conduzcan al conflicto deseado en el que el Estado podría alcanzar con mayor comodidad sus objetivos.

En la dialéctica del conflicto de la Seguridad Nacional, la incertidumbre que motiva a la conducción estratégica parte del desconocimiento parcial o total de los intereses e intenciones de los actores internos y externos que puedan tener la capacidad de cooperar u oponerse a los intereses del Estado en tanto éstos sean el mantenimiento de las condiciones de tranquilidad y confianza de la sociedad para llevar a cabo su proceso de desarrollo dentro del esquema de justicia social, que forma parte substancial de la racionalidad teleológica del Estado.

La estrategia es un acto intelectual en el que se selecciona entre varias alternativas, el camino que logre, del modo más eficiente y cómodo, diseñar el conflicto deseable como acción posible. El poder es el instrumento en el que se materializan la voluntad y la capacidad de la sociedad, aplicadas para crear los medios con los que se pueda convertir dicha posibilidad en hechos concretos, modificando en los otros actores, los fines opuestos a la seguridad del protagonista. Porque no hay proyecto posible si el organismo responsable de la conducción estratégica del Estado, que es el Gobierno, no dispone de la libertad de acción para llevar a cabo las maniobras que garanticen la factibilidad de las acciones, ya que éste es el propósito del pensamiento estratégico y la política debe subordinarse a este precepto que permea la idea de la seguridad del Estado.

La seguridad nacional es un objeto con valor categórico del Estado-Nación, y por este solo hecho, el Estado adquiere la doble personalidad de ser escenario en el que juegan intereses de individuos, grupos e instituciones que lo integran y actores con intereses propios, que requieren libertad de acción para mantener la estabilidad social e interactuar con los demás Estados.

La seguridad absoluta representa la ausencia total de riesgo y conduce a la inmovilidad. La libertad absoluta supone el riesgo total y conduce al caos. En ambos extremos subyace la posibilidad de destrucción. Por lo tanto, entre ambos extremos, la teoría de la seguridad nacional, debe establecer los límites de riesgo que la sociedad estaría dispuesta a aceptar para alcanzar su desarrollo en el diseño del conflicto que le permita interactuar con los actores internos y externos, identificando en sus intereses las coincidencias para establecer alianzas favorables a sus propósitos, y las divergencias para reconocer a los adversarios con los que podrá elegir el nivel de relación más conveniente, ya sea persuadiéndolos, disuadiéndolos o combatiéndolos.

Un Estado seguro es un Estado fuerte. La fortaleza del Estado radica en su poder nacional y éste es el instrumento de su seguridad. De la misma forma como se desagrega al poder para su análisis, es posible abordar el problema de la seguridad adoptando como marco metodológico a la teoría del conflicto, por sus posibilidades discrecionales y flexibilidad para reconocer las circunstancias dominantes en el escenario y formular hipótesis, partiendo de la premisa de que todo antagonismo interno que supere los límites de riesgo aceptables se transforma en una vulnerabilidad que beneficia a los intereses de otros Estados.

La proliferación nuclear en la posguerra fría

Dra ANA TERESA GUTIÉRREZ DEL CID

(.....primera parte.....)

La autora demuestra a lo largo del artículo que, Vladimir Putin, Presidente de Rusia, está utilizando el asunto del escudo antimisil para erosionar el proceso de alianzas de Estados Unidos, acercarse a China sin quemar puentes con Estados Unidos y ayudar a reunir un grupo de Estados: Corea del Norte, Francia y Japón, con los cuales contrabalancear el gran poder de Washington.

PARADÓJICAMENTE, EL FIN DE LA GUERRA FRÍA ES EL INICIO DE UNA NUEVA carrera armamentista, debido al objetivo estadounidense de conservar su posición de única potencia mundial¹ (mediante la construcción de un escudo antimisil, que no sólo sería defensivo, sino también ofensivo) como resultado del colapso de la URSS. Pero a la par de las intenciones estadounidenses de construir este escudo antimisil, la proliferación nuclear es evidente en otros Estados que antes eran desnuclearizados como India, Pakistán, Irak e Irán.

Entre estos países que los Estados Unidos denominan "Estados preocupantes", destaca el caso de Corea del Norte, que ya ha realizado lanzamientos de misiles, y se perfilan en esta lista Irán e Irak, lo que preocupa aún más a los Estados Unidos².

El potencial lanzamiento del No Dong norcoreano crecientemente llama la atención. Los planes de seguridad estado-unidenses durante los años noventa consideraron a los misiles norcoreanos la amenaza número uno, que justificaba y justifica el programa de National Missile Defense y el Theater Missile Defense. De-
cenas de

¹Ver The Heritage Foundation, Defending America capítulo "The escalating ballistic missile threat", 2000.

²Ver "Theater Missile Defense. "A limited Capability is needed", Cato Policy Analysis, num. 309, junio 22, 1998. Véase también C. Uday Bhaskar, Dr. Director of International Defense and Strategic Studies (IDSA), "New challenges in the spread of weapons of mass destruction: one year after the south asian nuclear tests", junio 2000.

miles de millones de dólares han sido gastados y una serie de estrategias nacionales han sido reorientadas en Estados Unidos mientras que, paradójicamente, el programa de misiles de Norcorea es extremadamente modesto.

Corea del Norte: asuntos nucleares

No Dong 40° 51' 17" Norte, 129° 39' 58" Este

Las imágenes del nuevo satélite comercial Ikonos revelan el dispositivo de pruebas del No Dong como apenas merecedor de tomarse en cuenta, ya que se trata del campo de pruebas con la mínima infraestructura imaginable³.

Es evidente que este dispositivo no fue creado para apoyar un amplio programa de pruebas y en muchos aspectos es incapaz de apoyar el programa extenso de pruebas que serían necesitadas para un completo desarrollo de un sistema de misiles confiable. Como norma, en los Estados Unidos, al menos son requeridos veinte vuelos de prueba en el desarrollo de un misil balístico intercontinental mayor, mientras que los misiles pequeños siempre son probados un gran número de veces antes de ser declarados operacionales. Las características más notables del dispositivo No Dong son aquellas que están completamente ausentes, es decir, sus carencias:

Caminos para su transportación

Caminos pavimentados

Combustible de reserva

Vivienda de personal

Todas estas características son básicas para apoyar un programa de pruebas extenso. El programa de misiles de Norcorea se ha distinguido siempre por la disparidad entre el extremadamente modesto potencial que posee y los espaciados periodos de pruebas y la contrastante escala de respuesta estadounidense a este programa.

Las modestas ambiciones del programa de pruebas de misiles de Norcorea están claramente reveladas por la escala y la naturaleza del dispositivo de pruebas del No Dong, que es seguramente la antítesis de Cabo Cañaveral⁴.

El dispositivo No Dong no indica una ocupación permanente, sino más bien evidencia una ocupación temporal para el lanzamiento y de vez en vez, la reparación. Hay una completa ausencia de apoyo industrial u otros dispositivos de prueba y la estructura mínima indispensable que existe está conectada por no más de una red de finos senderos y caminos no pavimentados.

El complejo de lanzamiento del No Dong está localizado a cierta distancia de puntos principales de transporte como el puerto de Kimchak y de la carretera del sur de Kilchli, Corea del Norte.

No existen conexiones ferroviarias ni tampoco caminos pavimentados que conecten al complejo de lanzamiento con el mundo exterior. Mientras que este profundo aislamiento puede ser una protección de secreto y una barrera operativa para el programa de pruebas, debido a que sólo hay lanzamientos cada cierto número de años, esto parece ser no tan importante. El lugar es evidentemente inconsistente con los requerimientos de transporte representados por un programa serio de pruebas de misiles con

³Kalpna Chittaranjan, "North Korea: Nuclear Issues", Revista del Instituto para Análisis Estratégicos y de Defensa, India, julio del 2000.

⁴Joseph S. Bermudez Jr., "Exposing North Korea's Secret Nuclear Infrastructure", Jane's Intelligence Review, julio 1999, vol.7, num.1.

lanzamientos cada ciertos meses, como los conducidos por Estados Unidos, Rusia y China.

A pesar de la suciedad y los caminos de grava que conectan los dispositivos con el sitio de pruebas, pueden ser suficientes para pruebas con años de intervalos, pero un serio programa de pruebas generaría un tráfico vehicular frecuente que exigiría caminos pavimentados, ya que los sucios caminos de grava colapsarían rápidamente en un mar de lodo. Las pruebas poco frecuentes pueden ser apoyadas por camiones con una cantidad de combustible, requerido para la prueba, pero los grandes dispositivos de pruebas de misiles normalmente incluyen áreas de almacenamiento del líquido combustible suficiente para apoyar una serie de pruebas.

Mientras que los lanzamientos poco frecuentes pueden ser tratados como lanzamientos de campo, los grandes programas de pruebas requieren de la presencia de cientos de personas y una vivienda permanente de apoyo.

Los misiles balísticos norcoreanos son disparados del dispositivo en la costa este de Norcorea, no lejos del pueblo de No Dong y cerca de 10 km del pueblo de Taepo Dong. La construcción inicial de esta base de misiles en Musudan-Rí, Hwadae County, en la provincia de North Hamgyong, fue terminada en 1988.

Desde este momento, sólo dos pruebas han sido conducidas desde este dispositivo. El prototipo del misil No Dong I fue detectado en un lanzamiento en mayo de 1990. La única prueba de vuelo de este misil fue conducida en mayo de 1993. Y en agosto de 1998 el misil de largo alcance Taepo Dong I fue lanzado en lo que se definió como un intento de poner en órbita un pequeño satélite.

En 1999 fueron detectados para su

lanzamiento los Taepo Dong II, misiles más grandes. Desde mayo de ese año, los satélites de reconocimiento estadounidenses monitorearon desarrollos aparentemente relativos a otro lanzamiento de misil. La construcción de una nueva plataforma de lanzamiento fue completada a finales de julio de 1999 para el lanzamiento del Taepo Dong II, la cual tiene un mayor rango de alcance que el Taepo Dong I (con un rango de más de 1,500 km) que fue lanzado en agosto de 1998. Comparada con la anterior plataforma (con una altura de cerca de 22 m) la nueva plataforma es 0.5 veces más alta, midiendo cerca de 33 m. A inicios de agosto de 1999 parecía que el vehículo Taepo Dong II estaba ya terminado y resguardado cerca de la plataforma de lanzamiento, sin embargo, no había sido transportado sobre la plataforma de lanzamiento. Parece que tomaría dos días colocar el misil en la plataforma de lanzamiento y entonces cargarlo de combustible desde un tanque. Por lo que, las preparaciones para el lanzamiento podrían ser previstas antes de que éste suceda y vigiladas por los satélites estadounidenses de reconocimiento⁵.

De acuerdo a algunos reportes de los medios, Norcorea ha conducido tres o cuatro pruebas estáticas de máquinas del misil Taepo Dong en la base Musudan, en la provincia de Hamgyong Norte, entre diciembre de 1999 y enero del 2000.

El dispositivo de prueba es rudamente triangular, consistente en una plataforma única de lanzamiento, un dispositivo de control de alcance localizado a 850 m del Noroccidente de la plataforma de lanzamiento y una ensambladora de misiles localizada cerca de 500 m directamente al occidente de la plataforma de lanzamiento.

Mientras la ensambladora está orientada hacia el Norte, el resto del complejo está burdamente orientado a 35° Oeste del

⁵National Intelligence Council, "Foreign Missile Developments and the ballistic missile threat to the United States through 2015", septiembre 10, 1999.

Norte (con variaciones incidentales de unos cuantos grados fuera de este eje). Estos tres elementos mayores del dispositivo de prueba están conectados por una red de caminos no pavimentados y senderos, algunos de los cuales son muy peculiares para el dispositivo de prueba, otros pueden ser asociados con las actividades agrícolas locales.

Según Im Young Sun, un desertor de Corea del Norte, por razones de seguridad, todos los habitantes que residen en el área, dentro de un radio de 80 km de esta base, fueron trasladados. Esta afirmación es evidentemente falsa, ya que un número de pequeños vergeles están localizados a cercana proximidad del dispositivo de prueba. Comparando las imágenes del satélite Ikonos de 1999, con las de Corea de 1971, es claro que ha habido una significativa expansión en la zona por el creciente número de casas y estructuras asociadas con estos vergeles. Ciertamente, los dispositivos de pruebas de misiles están mezclados con áreas agrícolas activas y no hay un perímetro que separe los dispositivos del área de pruebas de misiles de las comunidades agrícolas circundantes⁶.

Es también evidente que varias áreas de construcción que rodean el dispositivo de pruebas de misiles no tienen asociación funcional con este dispositivo. Hay una completa ausencia de estructuras residenciales que puede ser asociada con el personal de prueba de misiles, así como una completa ausencia de grandes estructuras que puedan dar apoyo industrial o de otro tipo. Mientras que el uso casual de viviendas agrícolas próximas o de otras estructuras por el personal del lanzamiento no puede ser excluido, no hay modificaciones identificables en las comunidades circundantes, indicativas de dicho uso.

Rusia intenta recuperar su influencia en Corea del Norte

Moscú anunció el 9 de junio del 2000, que el Presidente Putin pagana una visita a Pyongyang a invitación del líder norcoreano Kim Jong Il. La visita parece que tuvo lugar justo antes de la participación de Putin en la cumbre del G8 en Japón, del 21 al 23 de julio del 2000. Fue la primera visita de un líder soviético o ruso a Corea del Norte, por medio de esta, Rusia está intentando reinsertarse como un jugador clave en la península coreana y en el este de Asia. La participación de Rusia da a Pyongyang una oportunidad de retornar a su viejo juego de contraponer a Moscú con Beijing, amenazando con endurecer más las relaciones chino-rusas y minando potencialmente la reconciliación de las dos Coreas.

El viaje del Presidente Putin a Pyongyang fue un tardío intento de Moscú de insertarse en el proceso de diálogo intercoreano.

Rusia está buscando eliminar a China como el principal apoyo de Corea del Norte, debilitar la influencia de Beijing en el este asiático y reafirmar la suya. Utilizando a Norcorea como peón en este juego, Moscú se beneficiaría de una creciente influencia política sobre Corea del Sur, Japón y los Estados Unidos.

Pyongyang, a su vez, capitalizaría el deseo de Rusia de un contacto de alto nivel, reviviendo su habilidad de contraponer a Beijing con Moscú y potencialmente debilitando la urgencia de Pyongyang de renovar relaciones con Seúl.

La visita de Putin equivale a un éxito diplomático para Corea del Norte, ya que las relaciones entre ambos países han estado distanciadas durante la última década. Pyongyang probablemente interpreta la visita como una señal de su valor político para

⁶Trevor Hollingsbee, "Koreans clash in the Yellow sea", Jane's Intelligence Review, julio de 1999, vol 11, num. 7.

Rusia; esto en contraste con la relación chino-norcoreana, caracterizada por la reciente visita de Kim Jong Il a Beijing. Putin está seguro de apoyar a Jong visitando Pyongyang.

El interés repentino de Moscú de restablecer relaciones con Pyongyang, está motivado en gran parte por su relación con Estados Unidos y el este de Asia. Con una creciente influencia sobre Corea del Norte, Rusia puede ofrecer guiar el control de Pyongyang en el retorno de incentivos económicos e inversiones de Seúl, Tokio y Washington.

Más allá, el Programa de Misiles de Corea del Norte provee la justificación a los planes de Estados Unidos sobre la National Missile Defense y el consiguiente intento de alterar el Tratado ABM, a lo que Moscú se opone. Al volver a tener influencia sobre Pyongyang, Moscú aumenta su posición negociadora con los Estados Unidos⁷.

Además de estos objetivos, Moscú debe limitar la creciente influencia de Beijing en los asuntos coreanos. China ha jugado un papel principal en la creación de la cumbre de las dos Coreas. Para Beijing esto debilita la influencia de Estados Unidos en la península y en el este de Asia, ofreciendo a China un gran ascendiente en su trato con Taiwan⁸.

Sin embargo, la competencia entre Moscú y Beijing ha estado creciendo continuamente, lo que ha desmejorado su relación después de que Putin asumiera el poder.

El tardío intento de Moscú de reconstruir su influencia sobre Norcorea, lo deja en desventaja con Beijing. Mientras China ha mantenido nexos económicos y políticos (aunque limitados), Rusia abandonó

a Norcorea después de establecer nexos diplomáticos con Seúl en 1991.

China da creciente asistencia alimenticia y material a Norcorea después de la visita de Kim Jong Il a Beijing y está apoyando totalmente la expansión económica de Corea del Sur en Norcorea.

Por su parte, Moscú se vinculó con un nuevo tratado de amistad con Pyongyang en febrero del 2000, pero evadió toda promesa de asistencia económica. Desde entonces, ha crecido la idea de reconstruir las industrias soviéticas en Norcorea con asistencia del capital japonés.

Recientemente, Rusia ha revigorizado el desarrollo del Programa Internacional del Río Turnen, el cual, combinado con un vínculo ferroviario coreano-siberiano, permitiría transportar directamente bienes entre Asia y Europa.

Finalmente, Rusia necesita probar que tiene la habilidad política y económica para dar gran beneficio a Corea del Norte, más del que pueda darle China. Así, la competencia por Pyongyang puede enrarecer más las relaciones de Rusia y China. Interponiéndose en el flujo de relaciones intercoreanas, Rusia amenaza socavar el potencial apoyo económico de Japón, Estados Unidos y Corea del Sur a Corea del Norte.

Rusia espera de esta manera, ganar un creciente ascendiente de esta relación y los beneficios económicos de estos programas. Sin embargo, la reconstrucción de las industrias norcoreanas y el futuro desarrollo del río Turnen, no están solamente en manos de Rusia, sino que dependen de la participación financiera japonesa y de otras participaciones financieras internacionales.

La tardía oferta de Rusia puede

⁷León V. Sigal, "Negotiating an end to North Korea's Missile", Arms Control Today, junio del 2000.

⁸Erick Eckholm, "China says U.S. missile shield could force and arms buildup". The Washington Post, abril 29 del 2000.

afectar ya la relación intercoreana. La petición de Norcorea de aplazar el encuentro con Corea del Sur, siguió a reuniones entre el Embajador de Pyongyang en Moscú y el Ministro ruso de Exteriores.

En la medida en que Moscú intenta eliminar a Beijing de los asuntos intercoreanos, la dependencia de Pyongyang con respecto a Seúl, parece menos urgente. Norcorea podrá otra vez ser capaz de enfrentar a sus financiadores rivales, Rusia y China para su ventaja. Esta competencia puede también profundizar las diferencias entre las facciones probeijing y promoscú en Norcorea, distrayéndolas de una política unificadora con respecto a Seúl. En el corto plazo, es Corea del Sur la que pierde.

Corea del Norte y las potencias en la Cumbre del Grupo de los 8 de Okinawa del 2000

Un momento muy importante para el nuevo liderazgo ruso fue su primera participación en la Reunión del Grupo de los 7 en Okinawa, del 21 al 23 de julio del 2000.

Putin, previamente a esta reunión visitó China y Corea del Norte con el objetivo de concertar una coalición entre los tres países, con el fin de oponerse a los planes de los Estados Unidos de desplegar el escudo antimisil conocido como National Missile Defense. Asimismo, Putin asistió a la reunión del Grupo de los 8 (G8), con la esperanza de que el Club de París accediera a condonar 42 mil millones de dólares de la deuda rusa del periodo soviético. Sin embargo, el Presidente Putin no logró ninguno de los dos objetivos.

Los encuentros del G8 acostumbran llamar la atención internacional ya que en éstos se discuten los asuntos económicos más importantes. Pero, el encuentro de Okinawa del 21 al 23 de julio del 2000, no fue tan relevante en términos económicos sino

en términos de varios asuntos geopolíticos y militares⁹.

Los resultados principales de Okinawa fueron la oferta de Corea del Norte, a través de Rusia, de abandonar su programa de misiles, a cambio de asistencia en tecnología espacial por parte de otros países. La clave en este asunto no es Corea sino Rusia. Putin está decidido a reposicionar a Rusia como un actor principal de las relaciones internacionales, como ya se anotó, y está utilizando el probable despliegue del escudo antimisil estadounidense como un medio para lograr una división entre Estados Unidos y sus aliados. El último movimiento en este sentido, en la víspera de las conversaciones estadounidenses-norcoreanas, está dirigido a crear una división entre los Estados Unidos y Japón. Corea del Norte juega el papel de potencia principal otra vez. Este es un asunto de Estados Unidos con Rusia, que intenta disminuir su margen de maniobra.

Durante la pasada década o un poco más, el G8 era un foro principal para la discusión de los asuntos económicos mundiales más importantes. Por ejemplo, era un foro de discusión para los enfrentamientos entre Estados Unidos y Japón sobre asuntos comerciales. El encuentro de Okinawa de la segunda mitad de julio del 2000, no sólo pareció no tener un contenido económico significativo, sino que interfirió con el mayor asunto de la agenda internacional, las negociaciones israeli-palestinas en Campo David. Así, cualquiera que haya sido el contenido sustancial del encuentro del G8, no tuvo que ver con los asuntos económicos. Sin embargo, sí tuvo significado político-militar. El Presidente Vladimir Putin llevó un mensaje oculto de Corea del Norte, ofreciendo, como se anotó arriba, derogar un programa de misiles de defensa, a cambio de tecnología espacial civil.

⁹Véase "Putin and the North Korea Missile Offer"; The Weekly Analysis, Stratfor.com julio 24, 2000.

Esto no fue un anuncio trivial, a pesar de que el asunto tiene menos que ver con los misiles norcoreanos que con la decisión de Putin de usar este asunto como un instrumento contra los Estados Unidos.

Según los analistas estratégicos de Stratfor, este es un asunto que requiere una cuidadosa consideración. Para comprender su magnitud se debe reflexionar sobre la distancia recorrida por el mundo en los últimos años. Los asuntos económicos una vez fueron los centrales, ahora han quedado en un segundo lugar. Hemos regresado a un mundo más tradicional en donde los asuntos político-militares aumentan su influencia.

Y si se piensa en términos de predicciones fantásticas sobre un mundo sin fronteras, esta es la esencia del resultado del encuentro del G8. No porque los resultados que antecedieron fueran insignificantes.

Si Japón se alía a Francia y a Alemania para oponerse a la defensa antimisil sería un problema para los Estados Unidos. Debido a esto, no es sorprendente que Putin llevara a Okinawa una oferta de Norcorea de renunciar a sus misiles a cambio de tecnología espacial pacífica. Sin embargo, esta tecnología es dual, por lo que probar que no será utilizada para usos militares es el mayor reto. Lo más importante es que Moscú está señalando que tiene las claves del atoladero del Pacífico noroccidental.

Rusia públicamente ha pedido a Japón que no despliegue un escudo antimisil de construcción estadounidense con el objetivo de protegerse de los misiles de Corea del Norte.

Los norcoreanos, de acuerdo a Rusia, están preparados para abandonar su programa de misiles a cambio de tecnología civil. Esta es una estrategia que ya fue

considerada antes con los reactores nucleares de Corea del Norte, pero esta vez, una gran potencia, Rusia, está preparada para suscribir y garantizar este acuerdo. Si Japón rechaza la oferta norcoreana, no sólo se enajenará a Rusia sino que aumentará los riesgos antes que disminuirlos.

Así, si Japón está preocupado por los misiles de Corea del Norte, éste es el esquema más seguro a seguir. Rusia, por lo tanto, ha puesto a Japón en una posición en donde éste puede adoptar a bajo costo una solución a sus problemas.

Desde el punto de vista de Corea del Norte, ésta es la mejor solución, ya que la esencia de este país ha sido por un buen tiempo resistir hasta que se convierta en un instrumento valioso para un poder regional. Durante la mayor parte de la década de los años noventa, China y Rusia consideraban a Corea del Norte como un obstáculo en el camino para buenas relaciones con Occidente.

Corea del Norte, por su parte, observó una estrategia que intentaba hacerla aparecer muy inestable para irritarla y muy peligrosa para atacarla. Esta es la razón de su programa de misiles. Ahora, para la complacencia de Pyongyang, Corea del Norte ya no es indeseable, sino que se ha convertido en una genuina pieza estratégica de una potencia: Rusia. Esta es la garantía final de sobrevivencia para el régimen norcoreano.

Así, Pyongyang se ha fortalecido, mientras Rusia negocia por él y garantiza calladamente la supervivencia de Kim Jong Il.

China también desea ver a Rusia en este papel. Beijing ha desarrollado buenas relaciones con Seúl. Los nexos económicos con Corea del Sur pesan más que cualquier beneficio para acercarse a Norcorea. Pero, al mismo tiempo, China no desea ver a

Norcorea colapsar y más aún, no desea que Taiwan o Japón desplieguen sistemas antimisil, ni que tampoco los Estados Unidos lo hagan. Si Rusia está preparada a trabajar en esto, usando a Corea del Norte como instrumento en contra del despliegue antimisil estadounidense, entonces China seguramente cooperará.

Los Estados Unidos tienen un dilema, Corea del Norte sólo es una de las amenazas que preocupan a Washington. Irán e Irak también podrían ser peligrosos y a largo plazo, la amenaza podría venir de cualquier parte. Rusia está tratando de crear una división en el sistema de alianzas de Estados Unidos. Si Japón se uniera a los Estados Unidos que están en contra del sistema de escudos antimisil, el despliegue de éste se convertirá en extremadamente difícil. Esto es exactamente lo que desea Putin, así lograría frustrar el plan estadounidense y crear una división contra los aliados de Estados Unidos.

Además, Rusia ha ofrecido inspeccionar a Norcorea, junto con China, Francia y Japón, esto pondrá a los Estados Unidos en dificultades.

Putin ha aprendido durante los días de la crisis de Kosovo que Occidente depende de Rusia para resolver problemas críticos. También aprendió que los Estados Unidos en particular tienen gratitud limitada y están preparados a aislar a Rusia, una vez que ésta haya hecho su tarea en el conflicto. Putin también entendió que si Rusia no hubiera permitido ser excluida, su influencia en los Balcanes hubiera sido sustancial y que ésta puede ser negociada por concesiones económicas y políticas por parte de Estados Unidos.

Así, Putin está utilizando el asunto del escudo antimisil para erosionar el proceso de alianzas de Estados Unidos, acercarse a China sin quemar puentes con Estados

Unidos y ayudar a reunir un grupo de Estados con los cuales contrabalancear el gran poder de Washington. El Gobierno estadounidense inició desde el año 2000 con Madeleine Albright un proceso de negociaciones con Norcorea, que ya no podrá ser definida como un reino aislado y hermético.

Envíos norcoreanos a Pakistán

Las autoridades hindúes detuvieron el barco norcoreano *Ku Wol Sun* en el puerto de Kandla en Guajarat durante el conflicto Kargil entre India y Pakistán el 21 de junio de 1999. El barco fue detenido debido a la sospecha por su contenido. Se encontró que 177 paquetes contenían partes de misiles que incluían diseño, maquinaria y partes para desarrollar y construir misiles. Si el barco no se hubiera detenido para desembarcar 13,000 toneladas de azúcar, importadas de Bangkok por un comerciante hindú, el barco hubiera ido derecho a un refugio de Karachio para entregar el cargamento.

El incidente, aparte de revelar que Pakistán está constantemente incrementando sus defensas con abastecimientos de arsenales de otros países y su gran dependencia de abastecimientos externos de componentes fundamentales para sus misiles, algunos de los cuales podrían ser armas nucleares, también ofrece una ojeada de la escala y la extensión de la proliferación nuclear y de misiles que tiene lugar en el ámbito mundial, con países como Corea del Norte, que ha perfeccionado su tecnología nuclear, mandando sus recientes productos a países como Pakistán. Esta no era la primera vez que Corea del Norte abastecía de material nuclear a Pakistán. A finales del año 1999, se reportó que Corea del Norte había entregado varios cargamentos de material armamentista a Pakistán que incluía partes de cabezas para los nuevos misiles Chauri

de mediano alcance¹⁰.

En 1999, debido a sus misiles Taepo Dong II Corea ha mantenido a los analistas preguntándose sobre sus intenciones reales.

Tres aspectos constituyen el programa nuclear de Corea:

La estructura acordada en 1994.

Los misiles balísticos

Proliferación de misiles nucleares y balísticos.

Cuando Corea del Norte lanzó el misil Taepo Dong I sobre Japón el 31 de agosto de 1998 causó furor por la impredecibilidad de las acciones de este país. Las series de Taepo Dong se cree que se empezaron a construir a principios de los años noventa¹¹.

Mientras que los analistas piensan que el Taepo Dong I ha sido diseñado para *acarrear* de 1000 a 1500 kg en la cabeza, con un rango de alcance de 1500 a 2500, éste usa el No Dong I para su primera etapa y el Suud C (Hwasong-6) en la segunda etapa. Inicialmente se consideraba al Taepo Dong I como un misil de rango intermedio de dos etapas. Un análisis más detallado de los datos de la cinta del radar, sugiere sin embargo, que el Taepo Dong poseía una tercera parte de combustible sólido que falló¹².

Después del lanzamiento del Taepo Dong I, los Estados Unidos y Japón anunciaron el 20 de septiembre de 1998, que los dos países iniciarían estudios conjuntos sobre el Theatre Missile Defense. Japón utilizó 8 billones de dólares para la investigación conjunta con los Estados Unidos.

En la primavera de 1999, una comisión liderada por el exsecretario Donald Rumsfeld hizo un sobrio análisis de la naturaleza de la amenaza y de sus limitaciones, para poder predecir qué tan rápidamente Corea del Norte podía avanzar en este camino.

El lanzamiento del misil Taepo Dong I en agosto de 1999 demostró que posee aspectos importantes de desarrollo de misiles intercontinentales, incluyendo la separación múltiple, e inesperadamente para los científicos extranjeros, incluyendo el uso de una tercera parte.

El 16 de junio de 1999 se reportó que Corea estaba planeando probar el Taepo Dong II, un misil balístico con un rango potencial de 4000 a 6000 km. Según los militares japoneses, la prueba se esperaba en un mes o dos. Como reacción, Japón y Estados Unidos decidieron conducir el 16 de agosto de 1999 una investigación conjunta sobre un sistema de defensa antimisil que teóricamente podría destruir misiles atacantes como el Taepo Dong II. El costo fluctúa entre 400 a 524 millones de dólares y será gastado por ambos países hasta el 2005. Sin embargo, muchos analistas asiáticos en defensa, incluido el físico nuclear de la India RR Subramanian, consideran que el Theatre Missile Defense de Estados Unidos y Japón está diseñado para disuadir los ataques de China, no de Corea del Norte. Los misiles chinos Dong Feng-5 (DF-5) son capaces de alcanzar ciudades como Tokio, Osaka y Kioto.

En un reporte del 9 de septiembre de 1999, la CIA señaló que Corea del Norte está preparándose para instalar bases de misiles balísticos que en cualquier momento podrían desarrollar armas de rango intercontinental, capaces de golpear el territorio de Estados Unidos. El reporte indica que Corea del Norte

¹⁰William Walker, "The risks of further nuclear testing in South Asia, Arms Control Today, septiembre, octubre de 1999.

¹¹Seth Brugger and Matthew Rice "U.S. eases sanctions after north/south summit .Pyongyang reaffirms missile/testing ban". Arms Control Today, July/August 2000.

¹²Charles V. Peña, "Theater Missile Defense. A limited Capability is needed", Policy Analysis, junio 22, 1998, CATO Institute.

desarrollará misiles de largo alcance muy probablemente en el 2005.

El estudio de William Perry y su Comité, presentado a Clinton en septiembre de 1999 recomendaba que los Estados Unidos intentaran mejorar sus relaciones con Corea del Norte rápidamente, antes de que ésta lleve a cabo medidas en contra de la seguridad de éste país. El reporte concluye que es mejor tratar de contener las ambiciones nucleares de Corea del Norte a través de la negociación que por la vía del aislamiento y la confrontación, lo que incrementaría el peligro de guerra¹³.

¹³Memo to "W": You can't get to a Missile Defense via the A.B.M. Treaty, Decision Brief, Publications of the Center for Security Policy no.99-D 133, 17/XI/1999.

Kalpna Chittaranjan, "Iraq's Nuclear Weapons Programme", Revista Strategic Review, Institute for Defense and Strategic Analysis, India, octubre de 2001.

El Hombre Globo

En el afán de proponer nuevas alternativas para integrarse al fenómeno globalizador, existen importantes puntos de vista sobre lo que cada sociedad nacional debe hacer, para insertarse de manera digna al concierto global.

LA EVOLUCIÓN CULTURAL HOY SE ACELERA MEDIANTE EL PROCESO DE globalización. Innumerables sociedades de antaño y actuales resultan desintegradas por la mundialización de la modernidad. La primera interrogante que surge es: ¿esto es un beneficio o maleficio para el hombre?

La llamada globalización es un fenómeno multidimensional y de naturaleza compleja que se extiende a todos los órdenes de nuestra vida: economía, política, sociedad y cultura; ésta tuvo como antecedente el concepto de "mundialización", difundido décadas atrás, sobre todo entre los autores franceses.

¿Se ha preguntado usted cuáles son sus características?, ¿a qué comunidad pertenece?, ¿cual es su gentilicio?, el principal problema que nos trae la era en que vivimos es una pandemia que aqueja a la humanidad y cuya sintomatología es muy parecida a la del stress, se trata del mal que nos convierte en seres sin identidad, que nos numera y que inevitablemente nos transforma en "hombre globo", el que se asimila a la globalización.

La globalización es un fenómeno histórico inevitable, una fuerza profunda, que va más allá de sus cualidades puramente económicas. Su principal característica es robar la identidad a las naciones, poblados, comunidades, colectividades enteras. El primer factor que preocupa es el cultural, ya que es el que supone la interrelación e interacción humanas. Sin ello, todo falla, no llegamos a un acuerdo económico, político, social, académico o artístico.

La comunicación, tiene mucho que ver en esto. La red cibernética es una maravilla,

nos comunica simultáneamente a todo el mundo y prácticamente, sin costo alguno. Sin embargo, todo esto abole los usos y costumbres regionales, ya que norma y deforma la conducta de los cibernautas, que entusiasmados, se visten, compran y se comportan como verdaderos "hombres globo".

Ante ello, tememos a un futuro incierto: ¿qué hacer ante esta avalancha globalizadora? Esto supone un proceso intenso pero parcial, heterogéneo y desequilibrado, que ha avanzado rápidamente en algunos campos y en forma más lenta en otros. Un fenómeno que transmite la convicción de que cualquier intento de estar fuera de éste, está condenado al fracaso. Sin embargo, ante la ausencia de modelos alternativos que luzcan viables en el contexto actual, no nos queda otra alternativa que sumarnos a éste.

El proceso globalizador caracteriza a la fase actual del desarrollo del sistema capitalista, aunque para algunos también supone un cambio de época. Lo tomamos como moda, contexto histórico y decimos "qué le hacemos, aquí nos tocó vivir" y ¡no!, ¿dónde queda todo eso que nos hace diferentes? No podemos permitir que mueran nuestras tradiciones, nuestro lenguaje (más allá de nuestro idioma). Las realidades que acontecen a cada país son diferentes, como distintas son sus necesidades, sus

expectativas de cambio, sus pobrezas o riquezas . No estamos en igualdad de circunstancias y pensarlo tan sólo nos llevaría al fracaso.

Como en cada una de las situaciones que se nos presentan en la vida, debemos tomar de la globalización lo que nos quede, lo que nos favorezca, lo que nos haga desarrollarnos integralmente como individuos esperanzados en reactivar la economía de tal manera que generemos más riqueza y bienestar para todos, ya que en términos concretos e inmediatos se manifiesta con desempleo, pérdida de beneficios sociales, riesgos de quedar con una vejez desprotegida ante la quiebra de los sistemas jubilatorios y asistenciales existentes, especialmente en los países subdesarrollados.

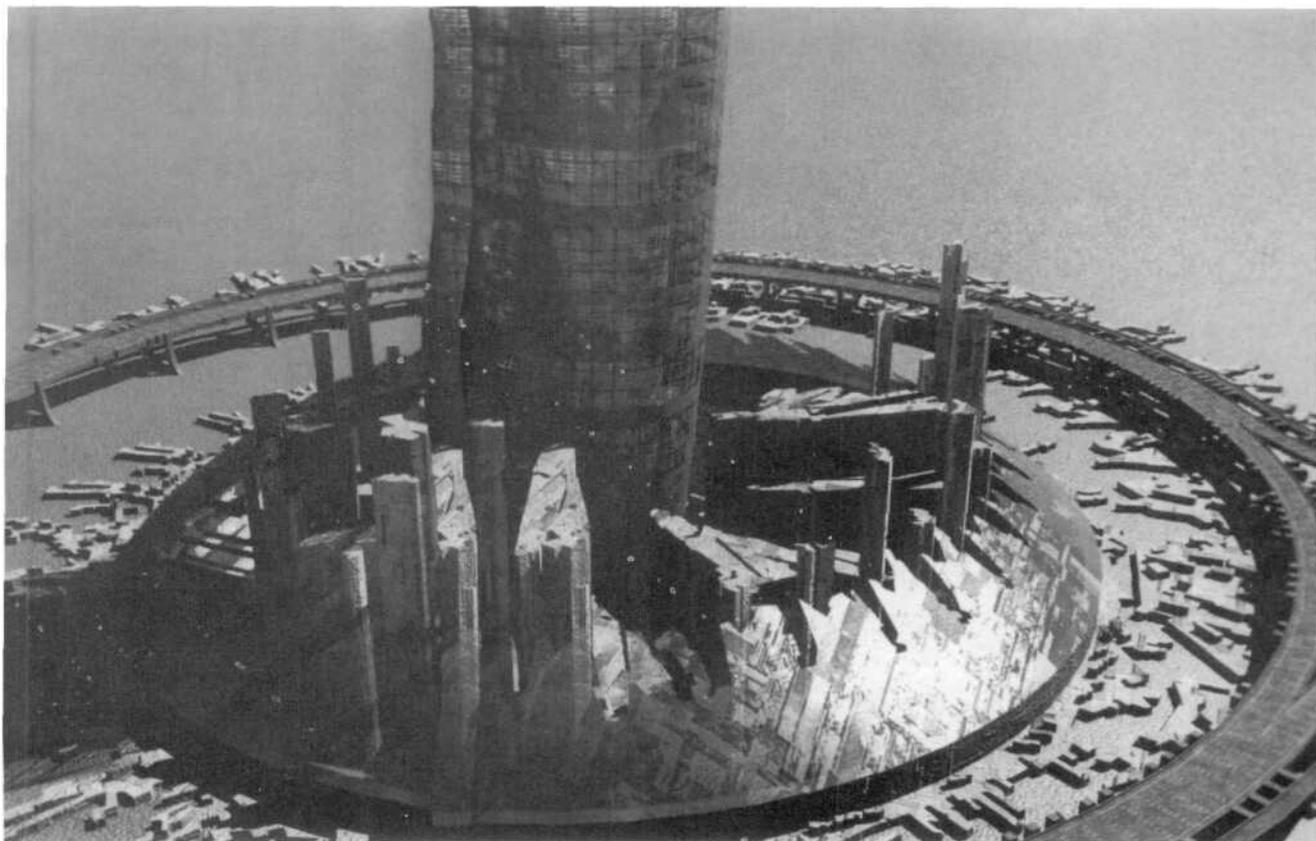
CONCLUSIONES

Frente a los riesgos que implica un proceso globalizante que se transforma de

fenómeno en ideología y que genera políticas que actúan sobre la realidad y no precisamente acordes con los intereses de nuestras comunidades, el desarrollo equitativo y la política social deberían ser planeados con políticas educativas, sociales, de salud y de empleo diseñadas de acuerdo con las necesidades específicas de cada país.

Para amplios sectores de la población latinoamericana ha sido y será imposible aprovechar las oportunidades de la apertura a la globalización, si antes no se median políticas de transformación productiva y equidad, competitividad y cohesión social.

El aprovechamiento de la globalización parece ser un lujo que está fuera del alcance de los países en desarrollo. Es evidente, que se hace necesaria la adopción simultánea de estrategias de acción en las áreas demográfica, ocupacional y educacional.



La apuesta debe ser por conjugar la diversidad y la unidad humana, integrando lo particular en lo universal, en el camino hacia una civilización mundial, hacia una ciudadanía planetaria respetando nuestras diferencias, nuestras identidades. De modo que los logros culturales de la humanidad estén cada vez más al alcance de cada individuo, en una "aldea global" de hombres libres y no del "hombre globo".

Corrupcion

¿Amenaza a la Seguridad Nacional?

¿Qué significa la corrupción?

Rodolfo Debernardi Debernardi

La corrupción es una de las más letales enfermedades a las que están expuestos los sistemas políticos. ¿Qué medidas se han tomado en México a través de la historia para el control de la corrupción?

TODOS CONOCEN EL CONCEPTO, LA MAYORÍA HA SUFRIDO SUS CONSECUENCIAS y se quejan constantemente de este vicio que está muy entretelado dentro del sistema político, pero por la trascendencia de sus efectos, no está por demás hacer un alto y reflexionar sobre el significado de este fenómeno y para ello es conveniente revisar, algunos conceptos y definiciones:

"La corrupción es el abuso del poder público en beneficio privado". (Encyclopedia of The Social Sciences).

"La corrupción puede ser el obstáculo individual más devastador que se opone al desarrollo económico, social y político en países que carecen de sistemas políticos abiertos". (Peter Eigen, Presidente de Transparencia Internacional).

La corrupción se describe como toda aquella acción u omisión del servidor público que lo lleva a desviarse de los deberes formales de su cargo, con el objeto de obtener beneficios pecuniarios, políticos, o de posición social, así como cualquier utilización en beneficio personal o político de información privilegiada, influencias u oportunidades.

Se designa al fenómeno por medio del cual un funcionario público es impulsado a actuar de modo distinto de los estándares normativos del sistema, para favorecer intereses particulares a cambio de una recompensa.

La corrupción es entonces un vicio, un abuso, una mala costumbre en el manejo de lo público, pero no es un problema exclusivo de los Gobiernos ni de los organismos de control y vigilancia del Estado, es un

problema de todos y, como tal, así lo debe asumir la sociedad y el Gobierno. Como consecuencia, el corrupto es por lo tanto el de comportamiento ilegal que ocupa un papel en la estructura de gobierno. La corrupción es vista en términos de legalidad e ilegalidad y no de moralidad e inmoralidad y, debe tomar en cuenta la diferencia entre las prácticas sociales y las normas legales.

La corrupción es un modo particular de ejercer influencia: ilícita, ilegal e ilegítima. Ésta se encuadra en referencia al funcionamiento de un sistema y, en particular, a su modo de tomar decisiones. La corrupción no está ligada solamente con el grado de institucionalización a la amplitud del sector público y al ritmo de cambio social; sino que también es considerada con relación a la cultura de las élites y de las masas.

¿Cuáles son las condiciones que facilitan que la corrupción se presente y se desarrolle?

Sin el incentivo de alguna ventaja del tipo que sea, no es imaginable que un funcionario se desvíe de sus atribuciones formales; cuanto mayor sea el aprecio social por la obtención de beneficios privados, mayor probabilidad habrá de que prevalezca una moralidad del lucro privado sobre la moralidad cívica respecto del interés común.

La corrupción depende de una serie de condiciones que se pueden dar en mayor o menor medida, en cualquier país; la separación entre lo público y lo privado, la existencia de un ordenamiento jurídico de la vida social y la existencia de órganos especializados para cumplir con las funciones públicas, hace que se presente la corrupción. Sin legalidad no habría corrupción; la existencia de principios formales imperativos para regular las relaciones sociales y las funciones públicas, delimita las conductas y sanciona las desviaciones.

La existencia de la burocracia con atribuciones específicas reglamentadas formalmente, así como la responsabilidad pública de los cuerpos políticos, con facultades igualmente reguladas, son condición necesaria para poder identificar a la corrupción.

No hay que engañarse acerca de la naturaleza de las condiciones formales, el marco institucional que proveen acarrea consigo un sistema completo de supuestos morales; por lo tanto, la existencia de la corrupción implica un distanciamiento con respecto a estos valores: honestidad, honradez, legalidad, responsabilidad funcional, interés público y mística de servicio.

Las condiciones culturales dicen poco sobre el lugar, las formas concretas o las

razones específicas de la corrupción; sin embargo, permiten delimitar la extensión relativa de las prácticas corruptas, la probabilidad de su mayor o menor ocurrencia y el grado de tolerancia social con que pueden contar. Son cuatro condiciones culturales básicas: la legitimidad social del lucro o del disfrute de privilegios privados, el menosprecio de la legalidad, la vigencia de prácticas tradicionales y la falta de solidaridad social.

La costumbre del incumplimiento de las leyes, de la ineficiencia del aparato de control, o simplemente de su inoperancia práctica, propicia la corrupción. Esta cultura de la ilegalidad puede ser generalizada, o puede reducirse a ciertos grupos sociales que saben que la ley "no cuenta" y que la impunidad existe para ellos; cuanto más extendida y arraigada esté esta conciencia de la irrelevancia del orden jurídico, más fácil se extenderá la corrupción y la tolerancia social hacia ella.

¿Qué medidas se han tomado en México a través de la historia, para el control de la corrupción?

Se han creado ininidad de organismos con el fin de controlar los recursos y asegurar que se cumpla con la norma de la función pública; podemos identificar que el primer antecedente en materia de control global dentro de la administración pública, se encuentra en 1824, con la creación del Departamento de Cuenta y Razón, dentro del Ministerio de Hacienda.

En 1831, el Departamento de Cuenta y Razón cambia por la Dirección General de Rentas con la función de inspeccionar los diferentes ramos administrativos del Gobierno Federal y formar el estado general de valores

En 1867, al reforzarse el esquema de

centralización, la Secretaría de Hacienda queda como única dependencia fiscalizadora; en 1881, se incrementan considerablemente sus funciones, al concentrarse en ella, además de las de recaudación y distribución, las de fiscalización, Dirección de la Contabilidad, formación de la cuenta general del erario, glosa preventiva y formulación de las observaciones.

El 23 de mayo de 1910, se reorganiza una vez más la Tesorería, contrayéndose sus funciones a recaudar, custodiar y distribuir los fondos públicos, así como administrar los bienes de la hacienda pública federal, y se establece la Dirección de Contabilidad y Glosa, precedente inmediato del Departamento de Contraloría, a la que se encomiendan las funciones contable y de glosa.

El 25 de diciembre de 1917, se crea el Departamento de Contraloría, adscrito directamente al titular del ejecutivo, surge como un mecanismo para mejorar el funcionamiento de la administración pública y moralizar al personal al servicio del Estado.

En 1932, se suprime el Departamento de Contraloría y se transfieren sus funciones a la Secretaría de Hacienda, incluyendo entre ellas el control preventivo en actos y contratos que afectaran al erario federal, contabilidad general de la federación, glosa y responsabilidades.

En 1935, se crea la Contaduría de la Federación, bajo la dependencia de la Secretaría de Hacienda, como órgano encargado de la contabilidad pública, glosa y para fincar responsabilidades.

Entre 1935 y 1947, el crecimiento y complejidad alcanzado por los sectores central y paraestatal genera la necesidad de contar con mecanismos más adecuados para maximizar su eficiencia y asegurar su control, lo que genera que en 1947, mediante

la Ley de Secretarías, se establezca la Secretaría de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa.

El 27 de enero de 1948, se crea la Comisión Nacional de Inversiones, dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la responsabilidad de ejercer las funciones de control, vigilancia y coordinación sobre los organismos descentralizados y empresas de participación estatal.

En 1949, se suprime dicha comisión, transfiriéndose las funciones a la Secretaría de Hacienda.

En 1953, se establece el Comité de Inversiones, dependiente de la Dirección de Crédito, en 1954, éste Comité pasó a depender directamente del Presidente de la República.

En 1958, se crea la Secretaría de la Presidencia, asignándole la facultad de elaborar el plan general del gasto público e inversiones del poder ejecutivo, así como coordinar y vigilar los programas de inversión de la administración pública.

El 27 de diciembre de 1965, se aprueba una nueva ley para el control de los organismos descentralizados y empresas de participación estatal, misma que modifica sustancialmente las disposiciones de la ley de 1947. Finalmente, el 31 de diciembre de 1970, se publica una nueva versión de esta ley, ampliando el ámbito de la función de control para ejercerla también sobre las empresas en que el Estado participa en forma minoritaria.

En 1976, al expedirse la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, las funciones de control y vigilancia quedan distribuidas: en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; en la Secretaría de Programación y Presupuesto; en la

Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial y en la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. Por disposiciones posteriores, la competencia en materia de control se complementa quedando la intervención en las adquisiciones de toda clase y el manejo de almacenes, control de inventarios, avalúos y baja de bienes muebles, en la Secretaría de Comercio.

En 1982, el día 29 de diciembre, se dio origen a la Secretaría de la Contraloría General de la Federación; con el propósito de integrar en esta dependencia las funciones de control y evaluación global de la gestión pública, anteriormente dispersas.

En 1994, se modificó el nombre de la dependencia por su denominación actual, Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, y se le dotó de nuevas atribuciones con el objeto de modernizar y controlar funciones administrativas fundamentales, en adición a las que le correspondían en materia de vigilancia y responsabilidades de los servidores públicos.

En el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, se adoptó como línea de acción de las actividades del ejecutivo federal en materia de control, promover la probidad y rendición de cuentas como elemento esencial del proceso de reforma del Estado. Conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, se produjeron las reformas a las leyes: Orgánica de la Administración Pública Federal de las Entidades Paraestatales y de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1996, para dotar a las contralorías internas de la autonomía que requería la función de control de gestión.

En diciembre del 2000, en el *Diario*

Oficial de la Federación, apareció publicado el acuerdo por el cual el Presidente Vicente Fox crea la Comisión Intersecretarial de Combate a la Corrupción, de carácter permanente. La integran los Secretarios de Estado, y el Procurador General de la República, así como las oficinas adscritas a la Presidencia de la República. Esta comisión la encabeza el titular de la Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo.

El Gobierno del Presidente Fox, establece el Programa Nacional de Combate a la Corrupción, con cuatro grandes objetivos: prevenir y abatir los índices de corrupción; controlar y detectar prácticas de corrupción; sancionar efectivamente a quien comete un acto de corrupción; lograr la participación de la sociedad en esta lucha para que gobierno y población logren replegar a la corrupción. También prevé el necesario fortalecimiento del Estado de Derecho, para lo cual se envió la iniciativa que mejora la Ley de Responsabilidades de Servidores Públicos, mediante la que se promoverán procedimientos legales que garantizarán la aplicación de sanciones ejemplares.

El Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, establece que el gobierno asume entre otros objetivos rectores en el área de orden y respeto, abatir los niveles de corrupción en el país y dar absoluta transparencia a la gestión y el desempeño de la administración pública federal.

¿Por qué se considera que la corrupción amenaza a la seguridad nacional?

Este fenómeno es tan devastador que incide significativamente en los campos político, económico, social y militar de forma tan negativa que el desarrollo nacional se ve deteriorado por las siguientes razones:

En el primer diagnóstico de la presente administración, se logró tener

información de 205 instituciones, de un total de 250, con 1,914 oficinas del Gobierno Federal consideradas como áreas críticas susceptibles de corrupción. Se detectaron 5,328 conductas irregulares que generan ese mal y en estas áreas críticas están involucrados 206 mil 71 servidores públicos de todos los niveles. Esta cifra representa 17 por ciento del total de servidores públicos federales. En este primer inventario que se ha realizado en México, no se puede soslayar que la franja susceptible a la corrupción es muy elevada.

El Centro de Investigación y Seguridad Nacional alertó al Gobierno de Vicente Fox sobre el riesgo potencial que representa la corrupción para la seguridad nacional y el desarrollo económico; "la estructura que sostiene la corrupción puede establecer relaciones de complicidad con grupos poderosos o con enemigos del Estado, llegando a constituirse en un poder paralelo al Gobierno", advierte el organismo gubernamental en un documento de análisis que fue turnado a la Presidencia de la República en mayo pasado. Hace referencia a una encuesta nacional aplicada en diciembre del año 2000, donde se concluye que para la población mexicana la corrupción se ubica como el segundo problema más grave que existe, sólo por debajo de la inseguridad y la delincuencia.

El documento informa que ésta se extiende por todas las estructuras del Estado mexicano y representa un riesgo potencial para la seguridad nacional, principalmente porque permeó instituciones como las Fuerzas Armadas, los cuerpos policíacos de todos tipos e incluso a las empresas más grandes del país, tanto públicas como privadas.

El problema medular, dice, no es tanto el "tipo de corrupción" que pueda presentarse en el Gobierno Federal, si no el nivel que alcance y la estructura económica y

de grupos que la soportan."La corrupción más nociva y, por tanto, atacable de inmediato, es la que está inducida en las Fuerzas Armadas, la de las corporaciones policíacas, la que permea las estructuras del Gobierno y la provocada por la delincuencia organizada".

En otro orden de ideas, la preocupación es tan importante en la vida nacional, que el mensaje del Ejecutivo, transmitido en la Primera Reunión de Evaluación del Programa Operativo para la Transparencia y el Combate a la Corrupción de la Secretaría de Gobernación, el Presidente Vicente Fox hizo un llamado para trabajar y erradicar a toda costa, el cáncer de la corrupción y escribir una historia de éxito; fue seguido por el Secretario de Gobernación, Santiago Creel, con el compromiso de cero tolerancia hacia la corrupción y precisó: "no permitiremos ningún desvío".

La estimación del impacto de la corrupción tanto en el funcionamiento global de la economía, como en la asignación y focalización del gasto público, está lejos de poder cuantificarse con relativa precisión. Esto obedece en parte a que el recuento de los daños debe considerar los efectos sobre ámbitos no cuantificables o tangibles, tales como la estabilidad política, la moral social, la impunidad, la seguridad pública, el narcotráfico, el alejamiento o no ingreso de inversiones extranjeras y el prestigio de las instituciones, entre otras.

En lo político, la situación descrita erosiona la legitimidad y estabilidad de las instituciones públicas, sirviendo de peligroso pretexto para quienes, históricamente, han pretendido justificar su oposición abierta a las reformas y desarrollo del buen gobierno, acusando de corruptos a los que en el momento ejercen el poder. Adicionalmente, afecta la capacidad y recursos del Estado para hacer frente a los compromisos

contraídos con la sociedad, incrementando el desencanto y escepticismo social sobre los asuntos públicos.

En definitiva, el mayor costo político de la corrupción es el daño que provoca a la confianza pública en las instituciones y en sus representantes, soporte fundamental de todo sistema político democrático. En otro orden de ideas, se requiere de todo el apoyo de los Poderes de la Unión y de la sociedad entera, en virtud que el problema de corrupción no es un conflicto de debilidad moral, sino una debilidad de los Gobiernos de prevenir la corrupción y de procesar a los corruptos. Es esta una de las razones más importantes por la cual hay que asegurar por una parte una rama judicial independiente del ejecutivo, y por otra parte la libertad de prensa, esto, le dará la capacidad al sistema de castigar al corrupto y por otra le da transparencia al problema.

En el ámbito social, la corrupción genera, un estado psicológico colectivo caracterizado por el deterioro de una moral social que observa cómo los poderosos incrementan su poder malamente, mientras los postergados, ajenos al circuito de la corrupción acrecentan su marginación y resentimiento. Es también social el daño que se genera por la institucionalización de prácticas corruptas que parecen predicar el lucro fácil e ilícito, el quebrantamiento de las leyes y el abuso del poder, por sobre el esfuerzo y el trabajo honesto. El nivel de corrupción en México, debido al tráfico de drogas es impresionante y esto ha incrementado el deterioro social por el consumo y abandono de actividades lícitas y por ende de la salud.

La inseguridad es un problema que afecta directamente a la sociedad y esta es producto principalmente de la corrupción e impunidad, por esta preocupación, en la Semana de la Seguridad 2001, organizada por la Canacintra, el Consejero de Seguridad

Nacional y comisionado de Orden y Respeto de la Presidencia de la República, anunció que en septiembre, el Gobierno Federal enviará una iniciativa al Congreso de la Unión para que se modifiquen y recrudezcan las sanciones contra los servidores públicos que incurran en actos de corrupción, puntualizó que el problema de la corrupción de funcionarios públicos se ha convertido en una ventaja comparativa para la delincuencia, la cual puede sobornar desde el policía hasta los Ministerios Públicos y Jueces. De ahí que el Gobierno se haya trazado como prioridad un combate frontal a la impunidad, con la rendición de cuentas de servidores públicos.

En lo económico, la corrupción ahuyenta a los inversionistas e incrementa el llamado "país en riesgo". Repercute, además, en sobreprecios a obras públicas y suministros, encareciendo innecesariamente el costo de la acción estatal. Al costo propio de la corrupción, debe agregarse, además, el costo en que los corruptos incurren para garantizar impunidad, agravando la distorsión de recursos; asimismo y en cuanto la corrupción impone tributos extra legales a la actividad económica e incrementa artificialmente el precio final que el consumidor debe pagar por los bienes y servicios.

En el mes de diciembre del 2000, el Secretario de la Contraloría y Desarrollo Administrativo, afirmó que el costo de la corrupción representó en ese año el 9.5% del Producto Interno Bruto (PIB), ya que se "facturó" unos 52,000 millones de dólares, de los 550,000 millones de dólares que se prevé que alcanzara el PIB al cierre del 2000; "Esta cifra es superior a la que se destinó a la educación, que fue del 6 por ciento del PIB".

Conclusiones

El surgimiento de la democracia coincide con la opinión pública vigilante que a través de los medios de comunicación debe desenvolverse en varias áreas: haciendo del conocimiento masivo los efectos perversos de la corrupción; divulgando los tipos de trámites, procedimientos y transacciones con el Gobierno, de modo que el desconocimiento de los mismos no sea un terreno abonado para la intervención de los corruptos; exponiendo las metas de gestión de las entidades públicas, de manera que su cumplimiento pueda ser juzgado por la población; poniendo a disposición la información sobre presupuestos y contratos para evitar la malversación de fondos, los fraudes, las complicidades y las licitaciones amañadas y, por último, publicitando los mecanismos de participación ciudadana esta misión informativa, sin duda, estimulará la práctica de la vigilancia y el control del estado que le corresponde a la sociedad civil; de hecho, vendrá a reforzar una creciente y sana tendencia a la fiscalización de la administración pública.

Desde 1924 a la fecha se han y se están tomando medidas para controlar, erradicar y abolir la corrupción en México, se han realizado reformas, y se han reestructurado organismos; por otro lado, es importante observar que los órganos de control de gestión se han incrementado, se ha hecho más larga la burocracia fiscalizadora y por consecuencia, son más los que obtienen prebendas y el gasto del Gobierno se ha incrementado. Pareciera que el fenómeno es tan tenaz o en su defecto, los servidores públicos no saben realizar su función o también están dentro del sistema de corrupción. Entonces lo que haría falta es una verdadera selección de personas que sean honestas, honradas y capaces, para que se cumpla con lo que se planea y se persigue. ¿Tendrán que buscarlas aunque se tenga que recurrir para ello a la lámpara de

Diogenes?

La ausencia de un diagnóstico general sobre la corrupción y los sistemas de contrapesos externos; la falta de reforzamiento y ampliación de los métodos preventivos; la inexistencia de un mecanismo de protección para las personas que denuncian actos de corrupción; el nulo acceso a la totalidad de la información gubernamental; la escasez de programas de profesionalización y de concursos para ciertos cargos públicos, así como la falta de atribuciones y de autonomía de la Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo para actuar con mayor eficacia, facilitan que la corrupción esté presente en la mayor parte de las actividades del país.

La corrupción oficial ha sido la norma para hacer negocios, desde la época de la Colonia hasta la fecha; está, tan institucionalizada la corrupción que, bajo la forma general de extorsión y soborno, le ha permitido al sector privado la función de protección; igualmente importante la creación de un partido político dominante, Partido Revolucionario Institucional (PRI), que por 71 años, incorporó intereses de grupo, dentro de una estructura tan bien tejida por tantos años en el poder y tan viciada por la integración inteligente al poder de políticos, empresarios, burócratas, obreros, campesinos, clase media, militares, magisterio y otros, al clientismo; fue un Gobierno semipopulista, autoritario y dominante, de tal suerte que imperó la corrupción y la impunidad.

Por último, es importante señalar que se ha terminado con un régimen en el poder de 71 años, que era del modelo presidencialista y autónomo; al cambiar de régimen y los Poderes de la Unión balanceados, el pueblo de México logró empezar a vivir una democracia más abierta, lo que puede permitir que las cosas cambien y la corrupción disminuya; para ello,

podemos observar que en la clasificación 2001 de la organización Transparencia Internacional, hay sólo un pequeño cambio en las percepciones sobre México en este año, como señaló su Presidente Eigen, México quedó en el sitio 51 entre 91 países, es decir mejoró 8 lugares en relación con el 2000, en el que ocupaba el lugar 59; con un promedio de 3.7 puntos sobre un total de diez posibles; el año pasado la calificación había sido de 3.2 Esperemos que esto sea el principio de la limpieza que se debe de realizar para que la sociedad viva en un México mejor, porque de lo contrario y como consecuencia, seguirá aumentando la impunidad, la inseguridad pública, el narcotráfico, la delincuencia organizada, fuga de capitales, el desprestigio de las instituciones, la moral del pueblo y el desarrollo económico y, por consecuencia, el deterioro grave de la seguridad nacional.

CARTA NÁUTICA ELECTRÓNICA

Bienvenidos al mundo digital (mitos, realidades y dilemas)

SUS ORÍGENES

DESDE HACE CIENTOS DE AÑOS, LOS MARINOS DE TODO EL MUNDO HAN navegado basándose en las cartas náuticas de papel, las cuales han proporcionado la información geográfica con la veracidad y precisión que la tecnología de su época les ha permitido.

Con el devenir de los años, la hidrografía y la cartografía náutica se han desarrollado de manera tal, que en la actualidad las cartas editadas para la navegación representan, en su mayoría, documentos veraces, que permiten día con día, los arribos, zarpes y navegación segura de miles de buques y embarcaciones de todo tipo alrededor del mundo.

El "bum" informático no ha hecho a un lado a las cartas náuticas, de tal suerte que hoy en día las técnicas digitales han invadido a los servicios hidrográficos de la mayoría de los países ribereños. Esto ha generado la aparición de cartas náuticas en formatos digitales, las cuales permiten al navegante moderno, la utilización de equipos y sistemas de cómputo para realizar su navegación segura y más fácil. Sin embargo, la gente de mar somos muy apegados a las tradiciones, siendo difícil de aceptar que "algo intangible", como lo es una carta digital, pueda sustituir a un documento plenamente utilizado desde hace siglos: la carta de papel. Ciertamente éste será un paradigma duro de eliminar, pero con el paso de los años y el perfeccionamiento cada vez más impresionante de la informática y de los sistemas de navegación, harán que la carta náutica electrónica ocupe el lugar que le corresponda en los puentes de mando de todos los buques del mundo, aunque esto

puediera significar el eventual fin de la carta de papel.

Desde hace más de diez años, la Organización Marítima Internacional (OMI), junto con la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y el Comité Electrónico Internacional (CEI), han estado desarrollando un conjunto de reglas y estándares que permitan a los buques civiles cumplir con los requerimientos de la Convención SOLAS de 1974. La Organización Hidrográfica Internacional se ha encargado del contenido de la carta, su funcionalidad y el formato para los datos; la Organización Marítima Internacional ha establecido los estándares mínimos de desempeño y el Comité Electrotécnico Internacional ha desarrollado los estándares para las pruebas de los equipos que leen este tipo de cartas, a los cuales se les ha denominado ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), o bien, Sistema de Presentación e Información de Carta Electrónica, o también, Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica.

La definición que da la Organización Marítima Internacional de Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica (ECDIS) es la siguiente: "un sistema de información de navegación, el

cual, con adecuados arreglos de respaldo puede ser aceptado como una carta actualizada que cumpla con los requerimientos de la regulación quinta, capítulo 20 de la Convención de la Seguridad de la Vida en la Mar SOLAS de 1974". Mediante la visualización de la información seleccionada en una carta náutica electrónica e información de posición proveniente de sensores de navegación, un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica debe "asistir al navegante en el planeamiento de la derrota, su monitoreo y si se requiere, mostrar información adicional relativa a la navegación". Esta definición nos permite deducir que una carta náutica electrónica y un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica, efectivamente son sustitutos de la carta de papel. Sin embargo ¿esto es real en la práctica?

Los estándares de desempeño para los Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica fueron formalmente adoptados por la Organización Marítima Internacional el 23 de noviembre de 1995 y publicados como la resolución A.817(19). Las disposiciones sobre cómo deben ser los respaldos del Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica se adoptaron en noviembre de 1996 y se convirtieron en el apéndice seis de los estándares de desempeño. Estos estándares de la Organización Marítima Internacional permiten en los Estados Unidos que la National Maritime Safety Administration considere al Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica como el equivalente legal para las cartas requeridas por la regulación quinta capítulo 20 de SOLAS 1974. Asimismo, la Organización Marítima Internacional específicamente le ha solicitado a los Estados miembros, que sus respectivos Servicios Hidrográficos produzcan las cartas electrónicas y establezcan sus servicios de actualización asociados lo más pronto posible, asegurando

que los fabricantes o concesionarios de este producto conformen los estándares de desarrollo cuando diseñen y produzcan Sistemas de Información y Visualización de la Carta Electrónica. En este sentido, la Dirección General Adjunta de Hidrografía y Cartografía está comprometida en la realización, edición, producción y actualización de este tipo de productos, los cuales ya comenzaron a realizarse desde el año pasado, encontrándose actualmente en fase de pruebas a bordo de los buques cañoneros y fragatas compactas clase Holtzinger 2000, así como algunas patrullas de la clase Azteca recientemente equipadas con sistemas de navegación apropiados.

Por su parte, la Organización Hidrográfica Internacional ha desarrollado los estándares técnicos para el formato de datos digitales y su presentación o visualización. Su publicación especial 52 (OHI S-52) contiene las especificaciones para el contenido y presentación de la carta en Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica, la cual describe los procesos y medios para la actualización de la información, especificaciones de colores y símbolos, así como un glosario de términos relacionados con el Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica. La cuarta edición de esta publicación fue puesta a disposición del público en diciembre de 1996. Existe otra denominada Publicación Especial 57 (OHI S-57), la cual contiene los estándares de transferencia para los datos hidrográficos digitales. Estos estándares fueron formalmente adoptados en mayo de 1992 e incluyen un catálogo de objetos en un formato denominado DX-90, unas especificaciones de producto carta náutica electrónica y cómo deben ser las actualizaciones de este producto.

La actual edición tres, fue publicada en noviembre de 1996, determinándose un período de "congelamiento" de tres años, es decir, que no habría modificaciones a la

tercera edición por este período, ya que los constantes cambios y enmiendas sufridas hasta ese momento no permitían un establecimiento pleno y definido del (ECDIS).

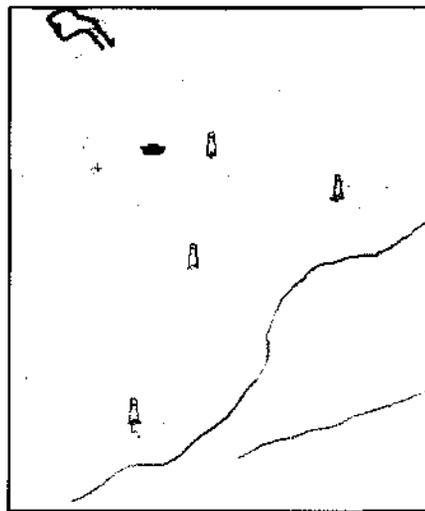
Sin embargo, el grupo de trabajo de carta electrónica no ha dejado de realizar las actividades para su desarrollo durante todo este tiempo, por lo que no sería extraño que pronto tengamos la edición cuatro. Ambas publicaciones, S-57 y S-52, forman parte integral de los estándares de desempeño de la Organización Marítima Internacional para Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica.

El Comité Electrotécnico Internacional desarrolló por su parte sus propios estándares de desempeño para Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica, los cuales describen los métodos operacionales para las pruebas y los resultados requeridos para que sean aceptados por la Organización Marítima Internacional. En septiembre de 1997 se concluyó un borrador de la publicación CEI 61174 del Comité Electrotécnico Internacional, esta publicación, después de una votación formal fue oficialmente adoptada como un estándar internacional en agosto de 1998, siendo la base para el proceso de aprobación y certificación de un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica, acorde con los requerimientos de la Organización Marítima Internacional.

Como puede apreciarse, el desarrollo tecnológico en cartas electrónicas y sus lineamientos legales son muy recientes y por lo tanto poco conocidos por la comunidad marítima en los países en desarrollo como México, sin embargo, la marea digital ha llegado a nosotros y no podemos ignorarla, o por temor a lo desconocido rechazarla. Al contrario, tenemos que actualizarnos y rápidamente ponernos al nivel tecnológico que el siglo XXI impone.

¿Qué es una carta náutica electrónica ?

¿Cuántas veces hemos utilizado el término "carta náutica electrónica" para referirnos a la representación digital de una carta en la computadora? Sin duda que muchas veces, pero ¿cuántas veces este término ha sido empleado correctamente? quizás muy pocas, en el mejor de los casos. Es muy importante saber cuándo realmente estamos utilizando una carta náutica electrónica y cuándo tenemos simplemente una carta digital, ya que de esto depende el "status" legal de la ayuda a la navegación que se utiliza y por consiguiente las repercusiones que un accidente pudiera acarrearle al usuario de este producto.



De manera simple, podemos decir que una carta náutica electrónica es como un documento de "word"; se puede modificar, actualizar, cambiar su aspecto, es decir, manipularlo de acuerdo a las necesidades del usuario.

Con términos un poco mas técnicos, la carta náutica electrónica puede definirse como una carta vectorizada que describe objetos, subjetiva y objetivamente, organizándolos en capas bajo un Sistema de Información Geográfica (SIG o GIS, por sus siglas en inglés). La vectorización es la digitalización de toda la información en una base de datos geoespacial en un GIS

(Sistema de Información Geográfica). Para que la carta vectorizada pueda llamarse carta náutica electrónica, debe cumplir con los estándares de presentación S-52 y de transferencia de datos S-57, que requiere un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica. Esto es, si no se puede presentar en un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica, no es una carta náutica electrónica. Por tal razón, comúnmente a este producto se le denomina carta náutica electrónica S-57.

Pero ¿para qué tantas especificaciones y regulaciones de este producto? Pues bien, imaginemos qué pasaría si Rusia hiciera sus cartas náuticas electrónicas con su formato propio, China con el suyo, Turquía otro, México también, etcétera, simplemente, no habría sistema en el mundo capaz de leer tantos formatos diferentes y un buque que navegue por el Mar de China y luego visite puertos mexicanos, estaría en dificultades para leer cartas de lugares distintos hechas por países diferentes. Solución: estandarizar formatos y sistemas de intercambio de datos, incluyendo el idioma para todas las cartas náuticas electrónicas, el inglés; aunque esto no excluye la posibilidad de anexar notas complementarias no indispensables para la seguridad a la navegación en el idioma oficial del país que las produce.

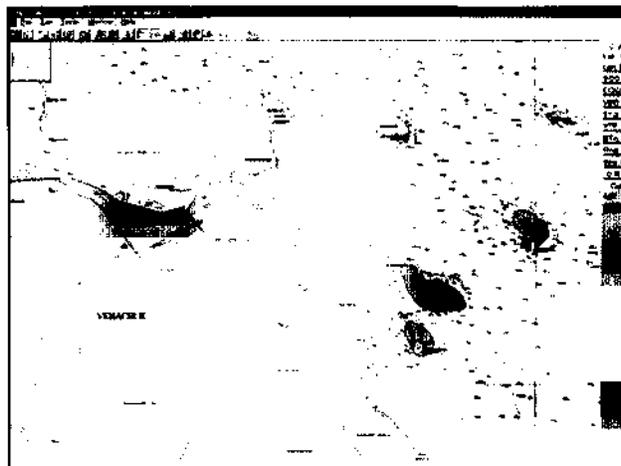
¿Qué es una Carta Ráster?

Hacer una carta náutica electrónica no se parece en lo más mínimo a hacer una carta náutica de papel; los conceptos son diferentes y su elaboración no es tan sencilla ni mucho menos rápida. Es por esto que algunos países, en el seno de la Organización Marítima Internacional han decidido apoyar la producción de cartas en formatos ráster para cubrir, de manera "temporal" la falta de cartas náuticas electrónicas en muchas regiones del mundo

ya que hacer una carta Ráster es más sencillo y más rápido. Esto ha provocado un gran debate en el mundo. ¿Qué tan segura puede ser una carta Ráster como para utilizarla en lugar de la carta náutica electrónica? primero veamos qué es una carta Ráster.

Es comparable a una imagen, no se puede manipular, no se puede actualizar, no se puede alterar, es decir, lo que ves es todo lo que tienes, es como una imagen escaneada, consiste de una serie de filas y columnas de pixeles (picture elements) referenciados geográficamente, los cuales son la parte más pequeña e indivisible de una imagen digital.

En este tipo de cartas existen básicamente dos formatos, uno creado en los Estados Unidos por la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), denominado BSB (estas eran las siglas de la empresa que comenzó a comercializar cartas náuticas en dicho formato) y otro denominado HCRF (Hydrographic Chart Raster Format) creado por la Oficina Hidrográfica del Reino Unido (UKHO), a través de su muy exitoso servicio de carta Ráster denominado Arcs. Ambos formatos se han estandarizado en el mundo y la mayoría de las cartas ráster producidas se encuentran en cualquiera de estos formatos. Sin embargo, por haber sido creados por países individuales y no por organismos in-



Carta raster SM823 de Veracruz y Proximidades.
DIGADHICAR 2000.

ternacionales, éstos no son del dominio universal, lo cual quiere decir que cualquier oficina hidrográfica o empresa privada que pretenda realizar cartas náuticas en estos formatos, tiene que establecer un acuerdo comercial y pagar las regalías correspondientes al país que lo desarrolló, para el caso del formato BSB, debe realizarse con la empresa Maptech en los Estados Unidos.

Comparación de una carta náutica electrónica vs. Raster

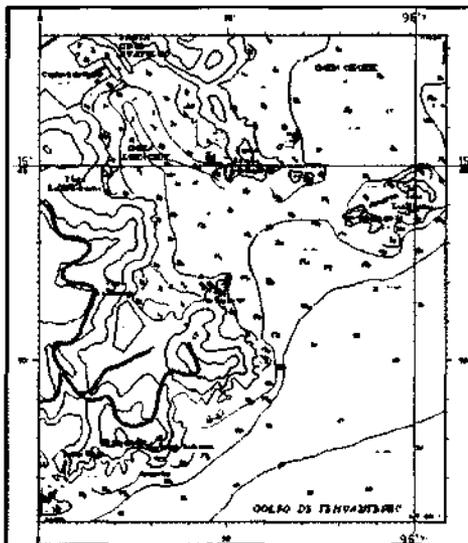
Este es un ejercicio que para algunos pudiera ser ocioso. Es como si comparamos un ferrari con un Volkswagen sedán, No obstante, el desempeño, capacidades y posibilidades de uso entre ambos es muy diferente.

Por ejemplo, los símbolos utilizados en una carta Raster son inseparables de la imagen completa, o sea, que no pueden ser manipulados. Supongamos que durante la navegación efectuamos la rotación de la carta 180° porque así se facilita su uso con relación a la imagen de la costa que me está presentado el radar, los símbolos y el texto también quedan invertidos. Esto no sucede en una carta náutica electrónica S-57, debido a que los símbolos y el texto se archivan independientemente, sin considerar la orientación de la carta.

Por otro lado, si efectuamos un alejamiento o acercamiento en una carta Ráster, los datos de los pixeles se hacen más grandes o más pequeños hasta el punto de ser ilegibles; por el contrario, en una carta náutica electrónica S-57 permanecen legibles a cualquier magnitud de acercamiento o alejamiento.

La habilidad para eliminar el efecto de interferencia de los objetos que constituyen la carta es muy importante cuando se sobreponen las imágenes de radar o sonar. Las cartas Ráster incluyen todos los pixeles de la imagen con sus colores de fondo correspondientes. Las cartas náuticas electrónicas S-57, constituidas por líneas, puntos y áreas en diferentes capas de información geográfica, pueden mostrar sólo aquella información requerida por el usuario, por lo que la computadora requiere de mucho menor espacio de almacenamiento de datos, lo que resulta en presentaciones en pantalla y transmisiones más rápidas. Asimismo, el software para S-57 carta náutica electrónica literalmente busca en la base de datos y muestra los peligros y las sondas bajas potencialmente peligrosas a la mejor resolución de dichos datos, sin importar la escala de la presentación en pantalla.

En conclusión, una carta raster no sustituye a la carta náutica electrónica S-57; puede ser una especie de "paliativo" para aquellas áreas del mundo donde todavía no exista esta última. Pero regresando a la pregunta que se hizo unos renglones arriba: ¿qué tan segura puede ser una carta ráster como para utilizarla en lugar de la carta náutica electrónica? antes de estar en posibilidad de contestarla, tenemos que hacer un poco de historia al respecto. En diciembre de 1998 el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional hizo una serie de enmiendas a los



estándares de desempeño para Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica, permitiéndole operar con cartas ráster "oficiales", cuando no exista una carta vectorizada (se denominan cartas oficiales a

aquellas realizadas por el servicio hidrográfico de un país). Estas enmiendas establecen que un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica puede ser usado en "modo RCDS" (Raster Chart Display System) junto con un "catálogo apropiado de cartas de papel actualizadas". Por ejemplo, el dilema que se le presenta al dueño de un barco carguero, es que tiene que ajustar su sistema para esta capacidad de lectura de carta electrónica o esperar por nuevos desarrollos. Además, para los fabricantes de Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica, un mercado indeciso significa más retrasos en la recuperación de los grandes recursos empleados en su inversión, investigación y desarrollo. Esta encrucijada, de permitir o no un sistema combinado vector/ráster se hace más patente cuando leemos en revistas especializadas sobre el tema, comentarios como los de Anne Edmonds de la firma británica PC Maritime: "Ellas (las cartas ráster) le proporcionan a las empresas navieras la oportunidad de entrenar al personal en nuevas técnicas de navegación utilizando cartografía familiar"; o en contraste, los comentarios de un vocero de la empresa Transas Marine: "Este es un paso hacia atrás. Además, no es posible aprobar un sistema así". Por cierto, esta empresa le vendió a nuestra institución los sistemas de navegación para las lanchas interceptoras 90-H.

Bien, analicemos el caso: para la institución, para los dueños de buques y empresas navieras, los potenciales beneficios de las cartas electrónicas caen en dos categorías: una operacional y otra financiera. Los beneficios operacionales se reflejan en la obtención de una mayor seguridad en la navegación, reducción de la carga de trabajo y los niveles de estrés en las guardias del puente, permitiéndoles un mejor desempeño de sus funciones, así como un uso más efectivo de la información geográfica relacionada con su derrota. El principal

beneficio financiero para las empresas navieras sería el no tener que comprar cartas de papel actualizadas (estas empresas gastan miles de dólares anuales en la compra de cartas náuticas de papel para sus viajes internacionales), además de que el uso inteligente de las técnicas de cartas electrónicas puede ayudar significativamente en la reducción de los costos de combustible, haciendo un planeamiento de rutas más costeable; y para la institución, el no tener que imprimir un nuevo tiraje de cartas cada vez que algo cambia. Es decir, si ayer se imprimieron 250 cartas de un determinado lugar y hoy cambió algún faro, baliza, señalamiento, etcétera, dicha carta ya no está actualizada, por lo que hacer un nuevo tiraje representaría pérdidas de material y de horas-hombre de trabajo, además del retraso de su llegada al usuario. Con la carta náutica electrónica, basta con hacer un pequeño archivo digital con la corrección pertinente, enviarlo a bordo en disco o incluso por red (dependiendo del tamaño del archivo) y que el Oficial de Navegación lo agregue a su carta en sustitución de la capa de información anterior.

La implementación completa del Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica con carta náutica electrónica traería todos estos beneficios y sin duda algunos más, pero la situación actual está todavía lejos de alcanzarlos; la Secretaría de Marina, que comenzó a realizar cartografía náutica digital hace un poco más de un año, cuenta actualmente con veintitrés cartas náuticas electrónicas S-57 que todavía no se consideran un producto terminado, sino en fase de pruebas y por lo mismo sujeto a modificaciones. Incluso los países más avanzados en este aspecto aún no cuentan con todas sus áreas oceánicas cubiertas con cartas náuticas electrónicas. Por esto, la alternativa que se presenta razonablemente factible, es la de utilizar cartas ráster "oficiales" en aquellas áreas oceánicas donde todavía no existen cartas

náuticas electrónicas. Sin embargo, aquí se presenta un nuevo problema: los estándares de pruebas y aceptación de los equipos que constituyen un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica (CEI 61174) no permiten ningún otro formato de intercambio de datos que no sea el S-57 .

¿Qué es un sistema de información y visualización de la carta electrónica y cuál es su futuro?

Se puede decir que un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica es un sistema de navegación diseñado para ayudar a los Marineros en el puente de mando de un buque, tanto para realizar la planeación de las derrotas, como en la vigilancia y monitoreo de las mismas durante su desarrollo. Este sistema debe tener otros sistemas asociados de respaldo con la efectividad suficiente como para que la seguridad a la navegación no se vea afectada por posibles fallas del sistema principal y como ya se ha dicho, debe ser capaz de mostrar lo que la Convención SOLAS 1974 define como "cartas actualizadas".

Sin embargo, lo más importante es que virtualmente no existe todavía en el mercado mundial, ningún tipo de Sistema de



ECDIS Sperry Marine a bordo del B.P. Totonaca de la Armada de México en pruebas de desempeño de la S-57 ENC Mx823, Veracruz y Proximidades.

Información y Visualización de la Carta Electrónica aprobado. La empresa Transas Marine fue aprobada por la Administración Marina de Rusia desde abril de 1997, pero esto no es significativo en la comunidad internacional (parece que el origen de esta empresa es ruso). No obstante, la situación no es tan crítica, ya que los principales fabricantes de Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica en el mundo se encuentran en proceso de aprobación por la Organización Marítima Internacional, pero ésta ha complicado un poco las cosas con su decisión de permitir a los Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica desplegar cartas ráster. Esto significa que la sopa de letras de los estándares de desempeño y especificaciones CEI 61174 del Comité Electrotécnico Internacional, los cuales dicen cómo debe ser el equipo del Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica para su aprobación, tendrían que ser modificados. Para los fabricantes de estos equipos significaría una gran pérdida ya que a partir de dichas modificaciones, ellos tardarían entre 12 y 18 meses para que desarrollaran un equipo que cumpla con las nuevas especificaciones. Esto sería un retraso en el desarrollo de esta tecnología, sobre todo si consideramos que algunas de las más importantes empresas en el ramo han decidido iniciar su proceso de aprobación con el tradicionalmente duro cuerpo de aprobación alemán (BSH), por ejemplo, la empresa Consilium Salesmar ha estado trabajando con los alemanes desde hace más de tres años; STN Atlas y Kelvin Hughes esperaban tener la aprobación alemana para mediados de 1999.

Podemos imaginar que en un mercado tan acotado por estándares de desempeño y especificaciones, tiene muy pocos puntos de comparación para los diferentes fabricantes, ya que todos los Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica aprobados tendrán que hacer lo

mismo de la misma forma. Entonces, para elegir un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica, se tendrían que considerar las diferencias en la interfase de usuario, confiabilidad y mantenimiento necesario, disponibilidad y por último, el precio.

Sin embargo, la pregunta no es cuál Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica se debe adquirir, más bien, si se debe adquirir un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica. Bueno, primero veamos qué disponibilidad hay en el mundo para encontrar cartas náuticas electrónicas oficiales S-57. Es claro que actualmente no hay suficientes y que faltan todavía algunos años para que se cubran las necesidades de éstas. Robert Edrington de la empresa Consilium Salesmar declaró a la revista *Compuship*: "Quizá seamos un poco pesimistas, pero pasarán alrededor de siete años antes de que las autoridades hidrográficas nacionales puedan producir y distribuir cartas náuticas electrónicas oficiales. Otros dicen que esto será posible dentro de unos cinco años, Transas Marine dice que habrá una buena cobertura de cartas náuticas electrónicas para el año 2002.

Está claro que muchos servicios hidrográficos en el mundo están haciendo cartas náuticas electrónicas S-57, sin embargo no existe algún organismo o instrumento a través del cual se pueda saber qué país está ofreciendo cartas de este tipo y cuáles son. En Europa ha surgido en este sentido una entidad comercial denominada Primar, con la unión de los servicios hidrográficos del Reino Unido y de los países escandinavos, la cual está tratando de conformar una visión internacional de carta náutica electrónica, estableciendo un servicio de distribución de éstas en el norte de Europa. Es un buen comienzo, que sin duda sirve de ayuda a la comercialización de

Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica.

¿Hacia dónde va el mundo de la cartografía náutica?

Sin duda el mundo va hacia la digitalización, es decir, hacia la carta náutica electrónica S-57. Por ejemplo, la Oficina Hidrográfica del Reino Unido cuenta ya con más de 60 cartas náuticas electrónicas disponibles, complementadas por sus cartas ráster como una solución provisional; o bien, el Servicio Hidrográfico Canadiense (CHS), que cuenta con 242 cartas náuticas electrónicas S-57, lo que representa un tercio de su cobertura total de cartas de papel. La Dirección General Adjunta de Hidrografía y Cartografía de la Secretaría de Marina, cuenta con un total de 100 cartas de papel que cubren ambos litorales y veintitrés cartas náuticas electrónicas S-57, es decir un 23% del total. Lo importante en este sentido es que no nos hemos quedado atrás, al estar produciendo cartografía digital, entramos de lleno a las grandes ligas de la cartografía náutica. Aún nos falta mucho por aprender, pero los primeros pasos ya se han dado.

Conclusiones

El primer paso ya se ha dado, la Institución está adquiriendo ECDIS para sus nuevas unidades y está produciendo cartas S-57 ENC para su suministro. Los beneficios de esta política incluirán el ploteo en tiempo real del buque propio en pantalla, ploteo automático de la información de navegación, el uso frecuente de rutas de navegación ya diseñadas y almacenadas en el sistema, se minimizará el error humano y se tendrán alertas para los peligros a la navegación, con antelación suficiente y de manera automática. Sin embargo la transición presenta un reto, del entusiasmo que tengamos los marinos para aceptar la cartografía náutica electrónica dependerá que todos estos beneficios se hagan realidad.

Reglamentación del Medio Marino

Modesto Seara Vázquez

(1ra. parte)

EL MEDIO MARINO, ANTE EL CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y LOS PROBLEMAS QUE acarrea consigo (entre otros el de la alimentación), se presenta como una fuente viable de obtención de recursos alimenticios para atender la demanda poblacional en el futuro; esto ha generado que organismos internacionales, principalmente la Organización de las Naciones Unidas, se hayan preocupado por legislar sobre su entorno y preservación; sin embargo, ante los acontecimientos actuales cabe preguntarse si estos ordenamientos han sido suficientes o si es necesario profundizar más en su revisión.

En el curso de los años que van de 1958 a 1982, es decir, en un cuarto de siglo, el derecho internacional del mar experimentó un crecimiento extraordinario. En efecto, de las elementales convenciones de Ginebra, de 1958, se pasó a la minuciosa y extensa Convención de Montego Bay, en la que se codifica y desarrolla el derecho del mar, hasta entonces, esencialmente consuetudinario o limitado a la doctrina de los juristas.

Sin embargo, a pesar de los avances que esta nueva reglamentación significa, y a pesar de la gran cantidad de acuerdos de otros tipos, como los que tienen que ver con la conservación del medio marino y la explotación de sus recursos, la verdad es que la realidad internacional está sometida a un cambio tan profundo y tan rápido, que ya se hace necesario reconsiderar las normas en vigor para proporcionar un nuevo ordenamiento que responda a las necesidades de un mundo globalizado en el medio marino, que es el que representa mejor la interdependencia de los pueblos y la unidad de destino de la humanidad.

Un problema creciente

Al entrar al siglo XXI, la población mundial ha rebasado la marca de los 6 mil millones de habitantes, al mismo tiempo que el proceso de destrucción del medio físico reduce sensiblemente la capacidad de producción de alimentos. La deforestación incontrolada facilita la erosión y la desertificación progresiva, y disminuye la capacidad de captación de recursos acuíferos, lo que empieza a crear un gravísimo problema de abasto de agua dulce.

Esta situación se agrava con la urbanización, que substraer a la producción agrícola muchas de las tierras más productivas. Habría que añadir muchos otros motivos de preocupación: la progresiva extinción de gran cantidad de especies vivas, con la consiguiente reducción de la variedad biológica, que pone en peligro la supervivencia de los seres humanos; el efecto invernadero y su contribución a la frecuencia y gravedad de fenómenos meteorológicos catastróficos; la disminución de la capa de ozono, con impacto nocivo sobre la agricultura, además de los problemas médicos que plantea, etcétera.

En este marco económico-social, de crecimiento sostenido de la población y de disminución progresiva de los recursos naturales, hay que revisar la creencia de que aún es posible defender que el malthusianismo es todavía una amenaza, más que una realidad.

En efecto, el problema es de momento esencialmente político y social, originado por un sistema social ineficiente e injusto; pero también es evidente que nos vamos acercando al punto en el que se pueden alcanzar los límites físicos de sustentabilidad de los recursos para la población mundial, y es preciso buscar soluciones imaginativamente.

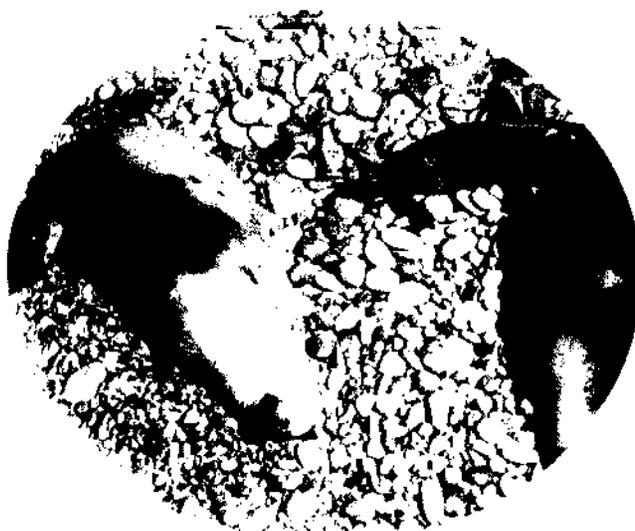
La solución ¿está en los océanos?

La salida a corto y mediano plazo, la ven algunos en los océanos, descritos frecuentemente como una fuente inagotable de recursos para la población hambrienta.



En estimaciones recientemente hechas, se calcula que es necesario incrementar la captura de productos pesqueros (incluyendo en ello la producción a través de la acuicultura) en 19 millones de toneladas anuales, para responder a las nuevas necesidades alimentarias de la población mundial hacia el año 2010.

No es de extrañar entonces que la mirada de la humanidad se esté volviendo a los océanos para buscar un paliativo a los problemas que se avisan. Pero para que los países enfrenten con sensatez y responsabilidad, los desafíos que representa el uso racional de un espacio hasta hace poco considerado como fuente inagotable de recursos, hace falta mucho más que la proclamación por las Naciones Unidas de



1998 como el año de los océanos o la celebración de una exposición universal a ellos dedicada.

Mucho falta por hacer todavía, a pesar de los avances tecnológicos de los que nos sentimos orgullosos, hemos de reconocer que conocemos más del planeta Marte que de los fondos oceánicos.

No hay bases serias para decir si las grandes profundidades marinas ocultan especies vivas aprovechables para la alimentación humana o si su escasez o si la fragilidad del medio en el que se encuentran se va a convertir en una fuente más de frustración para los humanos.

Lo que sí sabemos con certeza, es que hemos alcanzado ya los límites máximos de producción para la pesca tradicional y que es indispensable buscar fuentes complementarias, ya sea comprobando lo que hay en las grandes profundidades, o incrementado substancialmente la acuicultura y la maricultura, o en todo caso, introduciendo en las actividades pesqueras una racionalidad que ha faltado hasta nuestros días.

EL DERECHO INTERNACIONAL Y LOS OCÉANOS

A.- El nuevo derecho del mar ha envejecido prematuramente

Debido a la actual dinámica mundial, el derecho del mar exige una reconsideración de las normas vigentes que regulen el uso de los mares y no sólo para la pesca y conservación de los recursos vivos, sino también para otros aspectos fundamentales como la navegación, la protección contra la contaminación, y el combate a plagas sociales tradicionales como la piratería o nuevas como el narcotráfico.

Habría que modificar a fondo muchos de los principios y normas todavía considerados válidos en el derecho internacional. La vigente Convención de Montego Bay de 1982, resultado de la larguísima Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, desarrollada en una serie de reuniones desde 1973 a 1982, resulta obsoleta ya en algunas de sus partes.

Su concepción tendría que ser revisada, hemos de preguntarnos, si el punto de partida, la soberanía primordial de los Estados y la subsidiariedad del derecho internacional, no tiene que ser revisado e invertir la prioridad de los principios.

B.- Su evolución histórica

1- Ausencia de reglas

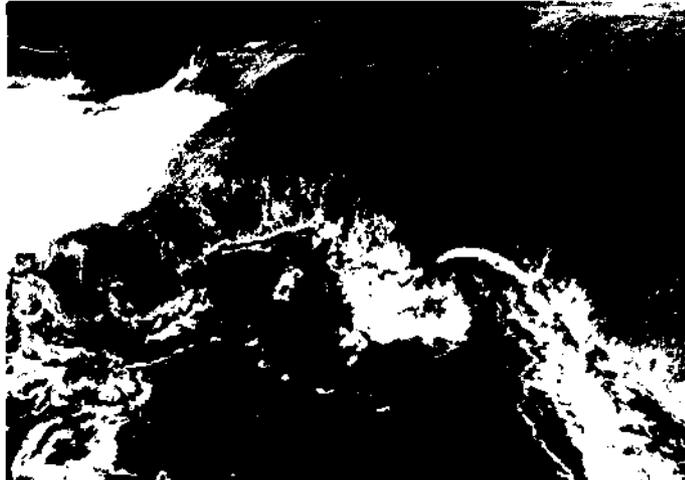
De barrera infranqueable entre los pueblos, el mar se convirtió pronto en medio de comunicación, y desde los primeros tiempos de la historia aparecieron grandes navegantes, los pueblos se extendieron por el Pacífico, ocupando progresivamente las diferentes islas; fenicios y griegos crearon establecimientos de intercambio comercial, principalmente a lo largo de las costas del Mediterráneo, pero extendiéndose también a puntos del Atlántico Norte; los portugueses

que crearon la famosa Escuela Náutica de Segres y abrieron el camino al oriente por la vía del Cabo de Buena Esperanza; los españoles que consolidaron la integración entre Europa y América y dieron la primera vuelta al mundo, con la expedición

iniciada por Magallanes y concluida por Juan Sebastián Elcano, lo que permitió durante mucho tiempo una línea permanente de comunicación entre América y el extremo Oriente (¿u Occidente?) con la famosa nao de China o galeón de Manila; los vikingos y los normandos; los holandeses y los ingleses.

Hasta los tiempos modernos, en que muchos otros países extienden los límites de sus actividades pesqueras y de navegación a horizontes cada vez más lejanos, o construyen flotas de guerra para afirmar su presencia e imponer sus políticas.

Como en tantas otras actividades humanas, en las primeras fases de la historia, las relaciones entre unidades sociales se caracterizaron por la ausencia de normas para regular la navegación.



2.- Aparición y desarrollo del derecho del mar

Cuando verdaderamente se empieza a plantear la definición de principios aplicables a la navegación por los mares fue con Fernando Vázquez de Menchaca (1512-1569), el jurista español autor de la obra fundamental *Illustrium Controversiarum Alliarumque Usu Frequentium*, cuyas ideas servirían de base al gran jurista holandés Hugo Grocio para escribir su *De Jure Praedae* (1604), uno de cuyos capítulos se publicó separadamente con el nombre de *De Mare Leberum* (1609), en el que afirma el principio de libertad de las mares, obviamente para defender los intereses de Holanda frente al inglés Selden, que en su *De Mare Clausum* (1635), sostenía la posibilidad de someter los mares a la soberanía de un país, en defensa bien clara de los intereses de Inglaterra.

Vendría después Cornelius Van Bynkershoek, que enunció en *De Dominio Maris* (1703), la regla de alcance de un disparo de cañón, como el límite de la soberanía del Estado costero sobre los mares adyacentes (... potestatem terrea finiré ubi fiftur armorum vis), límite que durante cierto tiempo se identificó, un poco arbitrariamente, con las tres millas.

En la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, las normas internacionales sobre el uso de los mares se orientaban esencialmente a reglamentar las actividades bélicas, como el bloqueo de guerra, o castigar ciertas conductas consideradas criminales, como la piratería y el tráfico de esclavos; también hubo algunos convenios bilaterales sobre pesca y uso de aguas en fronteras comunes, así como unos pocos acuerdos multilaterales para la protección de ciertas especies.

En vano se buscarían convenios generales respecto a la protección del medio

marino, y ello no es de extrañar, pues los problemas del medio ambiente sólo empiezan a preocupar seriamente a los juristas en la segunda mitad del siglo XX; las normas hasta entonces adoptadas no eran centro de interés político ni jurídico.

3.- La codificación del derecho del mar

El trabajo de codificación y desarrollo del derecho del mar se inició a partir de 1949, cuando la comisión de Derecho Internacional de la Organización de las Naciones Unidas incluyó en su agenda ese tema. Un primer resultado fue la convocatoria de la primera conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, celebrada en Ginebra en 1958 y de la que resultarían las cuatro siguientes convenciones: Convención Sobre la Pesca y Conservación de los Recursos Vivos del Mar, Convención Sobre el Alta Mar, Convención Sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua y Convención Sobre la Plataforma Continental, no habiendo acuerdos sobre el tema de la extensión del mar territorial y la zona contigua, que sería tratada más tarde en una segunda conferencia, también celebrada en Ginebra.

La convención sobre la pesca y conservación de los recursos vivos instrumentaba por primera vez una serie de medidas tendientes a la conservación de los recursos vivos, dando una competencia especial a los países costeros, y obligando a negociar a los países cuyas flotas pesqueras faenaran en aguas adyacentes al mar territorial de otros países.

Es de observar que en aquel entonces no se reconocía todavía la institución jurídica de la zona económica exclusiva, cuya adopción posterior en la Conferencia de Montego Bay, vuelve obsoletas las disposiciones de la convención de 1958.

Con la delimitación de los diversos



espacios, se establecen regímenes especiales para cada uno de ellos; desde la soberanía del Estado en el caso de las aguas nacionales, hasta la explotación de los recursos de la zona económica exclusiva o de plataforma continental. Pero en lo que se refiere al alta mar, se conservan los principios tradicionales de libertad de navegación, pesca, sobrevuelo, tendido de tuberías y cables submarinos, construcción de islas artificiales e investigación científica.

El principal punto jurídico que quedó sin resolver en la conferencia de 1958 fue el de la extensión de las aguas territoriales, razón por la cual se convocó una segunda conferencia también en Ginebra en 1960. Estuvo a punto de lograrse un compromiso, sobre la base de una propuesta, copatrocinada por México, que establecía en 12 millas el máximo permitido, pero por escasos votos la propuesta fue rechazada. En Jamaica, 22 años después, ésa sería la norma aceptada.

La Segunda Conferencia del Mar debió resignarse a la aprobación de una simple declaración sobre asistencia en materia de pesca, a los países en vías de desarrollo.

En los años sesenta el derecho del mar experimenta una transformación profunda, que surge de la adopción de posturas políticas, en aquel entonces discutibles desde un punto de vista jurídico, y desde luego muy discutidas, como era la ampliación de los límites de las aguas territoriales y la consolidación de nociones como la del mar patrimonial, ahora denominado zona económica exclusiva.

4.- De Nueva York y Caracas a Jamaica

En esas circunstancias se convoca la Tercera Conferencia del Mar, cuyos trabajos durarían desde 1973, con una reunión en Caracas (precedida de una reunión de organización, en Nueva York), hasta su culminación en la reunión de Montego Bay (Jamaica) en 1982, de la que resultó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de ese año. Es un documento larguísimo, con 320 artículos, agrupados en XVII partes, además de IX anexos y el acta final, en ella se precisa la definición y delimitación de los espacios marítimos ya considerados en la Conferencia del Mar: mar nacional, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, alta mar y plataforma continental, y se acepta por fin la incorrectamente (porque es un nombre confuso) llamada "zona", que es el modo que designan a los fondos marinos y oceánicos.

A cada espacio se le otorga un régimen jurídico especial, desde la soberanía completa y exclusiva del Estado en el caso de las aguas nacionales, hasta el derecho exclusivo a la explotación de los recursos de la zona económica exclusiva o la plataforma continental.

Para el alta mar se mantienen las normas tradicionales: libertad de navegación, pesca, sobrevuelo, tendido de tuberías y cables submarinos, construcción de islas artificiales e investigación científica, así como

la ley del pabellón, que en principio somete a los Estados a la jurisdicción del país cuya nacionalidad ostentan.

Se reencuentran instituciones jurídicas antiguas, como la piratería, el tráfico de esclavos, derecho de visita, derecho de persecución, y otras más recientes, como el concepto de estados archipelágicos, el derecho de paso en tránsito, el régimen especial para países en situación geográfica desventajosa, y las orientadas a la lucha contra el narcotráfico o las transmisiones de radio ilegales.



La piratería, aparentemente anacrónica, se ha convertido en un problema serio, y no sólo en las aguas circundantes de Filipinas e Indonesia o en las zonas aledañas al estrecho de Malaca, sino también en el Golfo de Guinea e incluso en las aguas mexicanas (en este último caso se trata de asaltos a barcos pesqueros para arrebatárles las capturas de camarón).

Muy serio es en nuestros días el problema del narcotráfico, sobre todo porque los recursos económicos con los que cuentan los delincuentes les permiten la adquisición de embarcaciones de gran potencia y equipos muy sofisticados de navegación y comunicaciones, con los que pueden burlar fácilmente a las autoridades marítimas.

Para el combate a estas plagas no basta proclamarlas delito internacional y aceptar la competencia de cualquier Estado para perseguirlo, tal como se establece en los artículos 100 a 107 para la piratería y en el 108 para el narcotráfico, de la Convención de Montego Bay. Es necesario crear un marco legal para acciones conjuntas, coordinadas, que abarquen desde la recopilación de información hasta la aplicación de medidas de represión, que se extiendan al plano global y nieguen a los delincuentes la tregua que encuentran en la indiferencia, o la impotencia de muchos países.

Otro punto que requiere atención es el de la explotación de los recursos de los fondos marinos y oceánicos, la mal llamada "zona". Es verdad que ya existe un complejo sistema de normas que regulan la futura utilización de los recursos de esa zona, y también se han creado varios órganos como la Autoridad (una organización internacional estructurada en una Asamblea General, un Consejo y una Secretaría, con sede en Jamaica), la Empresa y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, con sede en Hamburgo, con una sala de controversia de los fondos marinos; pero el problema aquí no es de normas sino de políticas. La explotación de los recursos de los fondos oceánicos requiere medios técnicos y económicos de tal magnitud, que están fuera del alcance de los países pequeños y medianos. Algunos de los países más poderosos y empresas transnacionales ya están tratando de llegar a arreglos para repartirse las riquezas que albergan los fondos marinos. Hace algunos años, *el New York Times* publicó una información, con el mapa correspondiente, respecto al reparto que varios países habían hecho de los fondos marinos en las cercanías de la isla de Clipperton.

EL NUEVO ORDEN INTERNACIONAL Y LA SEGURIDAD NACIONAL

El concierto de las naciones en las condiciones del mundo actual exige una revisión de los conceptos de soberanía y seguridad nacional, los Estados nacionales donde esta perspectiva prevalece, tendrán el reto de seguir manteniendo su seguridad nacional de una forma tradicional o de redefinir sus conceptos para hacerlos acorde a la realidad global.

LAS CONCEPCIONES TRADICIONALES DE SEGURIDAD NACIONAL ESTÁN GUIADAS por el pensamiento filosófico realista. En otras palabras, la seguridad nacional tradicional asume que el sistema internacional es un ambiente esencialmente hostil en el que los Estados se encuentran en constante competencia. Dentro de ese concepto, las principales amenazas a la seguridad nacional son otros Estados y su búsqueda de poder y riqueza. Además, la teoría enfatiza que la distribución relativa de poder entre Estados es el factor determinante del comportamiento de éstos y, por ello, la seguridad de las naciones sólo puede conseguirse por medios unilaterales. Aunque algunas veces los Estados cooperan, (en alianzas y tratados comerciales, por ejemplo) los realistas piden precaución en mantener relaciones formales y permanentes con otros actores internacionales. Esto se debe a que el Estado nunca puede confiar completamente en los motivos e intenciones de otros Estados. Por ello, y de manera lógica, los realistas son escépticos sobre las posibilidades de paz permanente en el sistema internacional. Por el contrario, el sistema internacional, pasado, presente y futuro, se caracteriza por la incertidumbre y el desorden.

El realismo y la seguridad nacional tradicional se informan del pensamiento geopolítico. La razón de esto es relativamente lineal: en tiempos anteriores, las principales amenazas para un Estado eran de naturaleza territorial. Otros Estados querían territorios porque éste les ofrecía una mayor cantidad de recursos que, a su vez, podían ser fácilmente convertidos en poder. Entonces, para engrandecer o proteger el poder de un Estado éste necesitaba defenderse contra una invasión (o, de manera alternativa, expandir su territorio). La institución mejor diseñada para defender el territorio del Estado (y por ende la seguridad nacional de éste era el ejército). Por ello, en términos prácticos, la seguridad nacional, la soberanía del Estado y un ejército fuerte eran esencialmente considerados la misma cosa.

Si en verdad el mundo es como los realistas lo describen, pueden surgir un número de conclusiones interesantes con respecto a la seguridad nacional clásica :

1.- La seguridad nacional y la soberanía son esencialmente la misma cosa; la seguridad nacional se convierte en la habilidad del gobierno para controlar el territorio del Estado en contra de una agresión.

2.- La seguridad nacional es esencialmente un bien de suma cero; si un Estado tiene más de ella, otro Estado (un vecino territorial, por ejemplo) tiene menos.

Aunque la visión realista de las relaciones internacionales y de la seguridad

nacional parece describir adecuadamente lo que ocurrió durante el periodo de la Guerra Fría, algunos académicos y también políticos han cuestionado su utilidad en cuanto a la comprensión del actual sistema internacional "globalizado". Ellos argumentan que las clases de amenazas enfrentadas hoy en día no se prestan fácilmente a una interpretación realista de las relaciones internacionales y la seguridad nacional.

Para empezar, continúa el argumento, la nueva era de la posguerra fría ha producido un nuevo conjunto de peligros tanto para la gente como para los Estados. Ejemplos de éstos lo constituyen los conflictos étnicos y religiosos, la proliferación de armas de destrucción masiva, Estados débiles o colapsados, cárteles de droga y problemas de medio ambiente, por mencionar algunos. Al mismo tiempo, las fronteras parecen tener una importancia mucho menor. Estas nuevas amenazas, particularmente los problemas ambientales y las enfermedades, no pueden ser controladas mediante el desplazamiento de tropas. Dada esta nueva "realidad", gran número de académicos y políticos han comenzado a argumentar que debemos cambiar la forma en que pensamos sobre la naturaleza y la consecución de la seguridad. Estos cambios globales sugieren, además, que la estrecha definición de lo que es la seguridad nacional, la defensa del Estado y sus fronteras contra agresores extranjeros o domésticos, debe ampliarse para incluir otras áreas.

Muchos académicos se han referido a estas nuevas amenazas como globales (contrario a nacionales) en naturaleza. La seguridad global está inspirada por el reconocimiento de una nueva gama de peligros que trascienden las fronteras nacionales y exceden las capacidades reactivas de los Estados-naciones. Aquí la seguridad es *interdependiente*: por ello, no es sustentable por medios unilaterales y, de

acuerdo a Stephanie Lawson (1996) y Peter Chalk (1997), los Estados tienen hoy intereses comunes (en oposición a nacionales y tradicionales) de seguridad. Este interés común surge debido a que los problemas en un país tienden a esparcirse hacia otros países. La seguridad global también sugiere que la mejor forma de garantizar la seguridad propia es ayudando a otros países a alcanzar la suya.

El propósito de este documento es sugerir que ambas visiones, la realista y la global, son correctas. La visión realista o clásica sobre seguridad nacional e internacional parece seguir siendo relevante para la gran mayoría del planeta, mientras que un número significativo de Estados (esencialmente el Primer Mundo) ha adoptado una visión global o posnacional de la seguridad (ver Kjell Goldmann 2000; Janwerner Warner Muller 2000; y Teresina Gutiérrez 2000, para un análisis del concepto posnacionalismo).

Según Donald Snow en su libro *The shape of the future* (1999), el nuevo orden internacional consiste en dos subsistemas internacionales distintos y casi independientes, tan diferentes entre sí que sólo pueden ser descritos y analizados por separado. El sistema emergente es un sistema de "mundo en niveles".

Cada nivel tiene sus propias características y patrón de interacciones y cada patrón tiene diferentes consecuencias hacia el sistema en su conjunto. Más aún, cada nivel tiene diversas formas de definir las amenazas a la seguridad nacional. Por ello, para los encargados de la formulación de la política resulta vital entender en qué "mundo" reside su país.

La designación de los dos niveles se da de la siguiente forma: el primero incluye aproximadamente a 25 de los países más ricos del mundo, lo que tradicionalmente ha

sido conocido como Primer Mundo.

Todos los miembros comparten la ideología política de la democracia, tiene economías de libre mercado y participan en la creciente globalización económica. Las relaciones políticas y económicas entre estos Estados están regidas por la paz, la prosperidad y la estabilidad. La membresía a este primer nivel está abierta a cualquier Estado que sea una democracia estable y que tenga una economía basada en un mercado avanzado. Para propósitos empíricos, el primer nivel incluye a Canadá, Estados Unidos, Europa Occidental y Japón.

La mayoría de estos Estados ha adoptado estrategias de seguridad nacional que enfatizan la naturaleza global de las amenazas.

El segundo nivel incluye a aproximadamente 150 Estados del sistema internacional. En cierta medida, la mayoría de estos Estados son considerados como fracasados en el sentido económico, social y político, y en ellos se encuentran localizados las principales fuentes de conflicto racial y político y los problemas de marginación y pobreza.

Estos Estados aún consideran el sistema internacional como esencialmente hostil. En otras palabras, el realismo guía las doctrinas y prácticas de seguridad nacional.

El Primer Nivel o nivel hegemónico del sistema internacional

De acuerdo con Snow, los Estados del Primer nivel comparten un importante número de características:

En primer lugar, sus miembros tienen un punto de vista sobre el mundo y sobre cómo deben reorganizarse sus estructuras. Asimismo, tienen un conjunto de preferencias sobre cómo debería ordenarse

el mundo en términos económicos, políticos y sociales. Se sostiene que la democracia liberal es la forma de organización política y que la economía debe regularse por el libre mercado. Sin embargo, es necesaria cierta intervención gubernamental en la vida social y económica.

En segundo término, este Primer Nivel incluye a las potencias más importantes del mundo contemporáneo, es decir, a Estados Unidos, Japón, Alemania, Francia y Gran Bretaña, un acontecimiento histórico sin precedentes. Nunca antes en la historia de la humanidad los Estados más importantes en el sistema internacional tuvieron formas semejantes de ver al mundo y, por lo tanto, de cómo debe organizarse. En otras palabras, nunca antes en la historia de la humanidad todas las grandes potencias habían sido aliadas.

Algunos académicos y encargados de la toma de decisiones argumentan que existan tres Estados fuera del Primer Nivel con importantes consecuencias globales. Dichos Estados son Rusia, China y posiblemente India. Creo que el argumento está sobreenfatizado por el simple hecho de que estos tres Estados ni siquiera se acercan al nivel de desarrollo económico y a la capacidad militar de que gozan las grandes potencias del primer nivel.

Ninguna de estas "grandes" potencias atípicas tiene un Producto Nacional Bruto (PNB) que se acerque al nivel que poseen los Estados del Primer Nivel. En segundo lugar, y posiblemente más importante en términos de gasto militar, sólo China aparece en la lista de los diez países que gastan más presupuesto en su sistema de defensa. Los otros dos países, Rusia e India, gastan menos en defensa que países como Corea del Sur.

Además, una situación de conflicto entre cualquiera de estos tres países y el

Primer Nivel llevaría a una disminución importante de sus recursos económicos y militares para confrontar la amenaza colectivamente (un ejemplo de ello fue la Guerra del Golfo Pérsico en 1990). Bajo estas circunstancias, el poder relativo de China, Rusia e India es muy reducido para desafiar, individual o colectivamente a las potencias del Primer Nivel. Por lo tanto, la amenaza que representa Rusia, China o India para las superpotencias ha sido sobrevaluada.

Una tercera característica relevante es que en el Primer Nivel no existen amenazas o conflictos entre sus miembros que puedan derivar en un enfrentamiento militar, por lo que una guerra entre los Estados del Primer Nivel se ha vuelto obsoleta. Parte de esto tiene que ver con el hecho de que los países ven el mundo de forma similar (son aliados) y tienen sistemas y preferencias políticos/económicos similares; además de que se ha desarrollado una gran interdependencia económica entre ellos, sostenida en esquemas de libre comercio. Otra razón del por qué el conflicto entre estos Estados es prácticamente imposible, es el hecho de que no ven ninguna utilidad en tener una guerra entre sí (ver Mueller, 1996).

Las guerras preindustriales sirvieron a un propósito estratégico: incrementar el tamaño del país por medio de conquistas; así, el país aumentaba el nivel de poder. Había casi una relación directa entre ir a la guerra, capturar territorio e incrementar la capacidad relativa (poder económico, militar y político). En la era industrial, el cálculo de guerra cambió dramáticamente. Las guerras industrializadas destruyeron ciudades y economías que llevaron a la muerte a millones de personas. La guerra entre países altamente industrializados (Primera y Segunda Guerra Mundial) tuvieron como resultado la destrucción de los vencidos y el reacomodo del poder entre los vencedores. Fue

una dura lección, pero eventualmente, después de terminada la Segunda Guerra Mundial, fue claro que un Estado industrializado no podía incrementar su poder si iba a la guerra con otro país industrializado. La existencia de armas nucleares acentuó en mayor medida la irracionalidad de la guerra moderna.

Más aún, las experiencias de Japón y Alemania después de la Segunda Guerra Mundial llevaron a la conclusión de que los Estados pueden incrementar su poder relativo enfocándose casi exclusivamente en el poder económico. Ambos países fueron capaces de recuperar su posición de grandes potencias en el sistema internacional tras haber perdido en la Segunda Guerra Mundial a través del comercio y la reindustrialización. El poder de estos Estados, por lo tanto, se recuperó por medio de la adquisición de capital y no de tanques.

Lo anterior no significa que los Estados del Primer Nivel no van a la guerra. La Guerra del Golfo Pérsico en 1990 y la campaña de la OTAN en contra de Serbia en 1999 son sólo dos ejemplos recientes. Más bien, el argumento sobre lo obsoleto de la guerra sólo se aplica en situaciones internas entre las potencias del Primer Nivel. Esta característica define una diferencia sumamente importante entre la Guerra Fría y los conflictos que probablemente se darán en el futuro. No hay países insatisfechos e importantes al mismo tiempo y, por lo tanto, la posibilidad de una guerra como la Segunda Guerra Mundial ha desaparecido. De la misma forma, no habrá confrontaciones militares en el mundo que amenacen la integridad del sistema internacional (Snow, 1999). En toda esta semejanza, estos países (bajo el liderazgo de los Estados Unidos) seguirán dominando las relaciones internacionales a corto, mediano e inclusive largo plazo.

En este contexto, la cuarta

característica importante del Primer Nivel, argumenta Snow, es que se prefiere la paz y la estabilidad global, así como la promoción de mecanismos para lograrlas. El hecho de reconocer el alto costo potencial de la guerra industrial, en términos de pérdida de productividad, capital y capacidad industrial hace que estos Estados prefieren resolver los conflictos existentes entre ellos a través de métodos pacíficos y de negociaciones. Además, dado que el sistema internacional presente está bajo la égida de sus intereses políticos y económicos, es decir, se reflejan sus intereses y preferencias, no hay necesidad de alterar de forma fundamental la naturaleza del sistema. En este sentido, la paz y la estabilidad se deben al hecho de que se han beneficiado en gran medida del conjunto de arreglos políticos y económicos presentes.

En quinto lugar, los Estados miembros del Primer Nivel tienen una preferencia compartida de organizar la paz y estabilidad alrededor del principio de seguridad colectiva. Históricamente, las grandes potencias organizaban la estabilidad usando el "Balance de Poder". Existía la creencia de que el único método disponible para mantener la paz era balanceando constantemente el poder militar en contra de un oponente potencial. Por consiguiente, al prepararse constantemente para la guerra, un Estado podía asegurar su paz. En todo sentido y propósito, esto describía la naturaleza de la interacción entre las grandes potencias europeas por gran parte de su historia desde 1648.

El ejemplo de Europa Occidental es ilustrativo porque estos Estados no usaron más la lógica del Balance de Poder en sus tratos entre sí; en cambio, promovieron alianzas estratégicas con Canadá, Estados Unidos y Japón para definir sus intereses de seguridad bajo los principios de Seguridad Colectiva. En el esquema de Seguridad Colectiva (diseñado principalmente por

Estados Unidos), los Estados miembros deciden qué o quién es una amenaza y después actúan acorde con esto. Por consiguiente, los Estados débiles no le temen a los Estados fuertes automáticamente, como en el caso del Balance de Poder. En la reciente guerra en Kosovo, Alemania, Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos decidieron colectivamente que Serbia era una amenaza suficiente para la estabilidad de Europa, lo cual garantizaría una acción militar coordinada. Una vez que se tomó la decisión de actuar, los otros miembros del Primer Nivel apoyaron la decisión. ¿Qué hubiera pasado bajo el anterior Sistema de Balance de Poder? Alemania habría sostenido que Serbia era una amenaza (lo cual incidentalmente pasó en 1914). La teoría del Balance del Poder esperaba que los otros países, como Francia y Gran Bretaña, se fueran del lado de Serbia, y no de Alemania.

De este modo, una característica muy importante de la Seguridad Colectiva es el hecho de que no se les teme a los aliados más cercanos (a los miembros del Primer Nivel), aún cuando sean más poderosos, ya que no representan una amenaza militar.

Las potencias del Primer Nivel son un acercamiento diferente en el sistema de las relaciones internacionales. Nunca antes en la historia de la humanidad las naciones más poderosas del mundo han estado en completo acuerdo sobre cómo tendría que estar organizado el sistema internacional.

Esto va mas allá de que dichos Estados, aproximadamente 25, tengan intereses comunes y sean más que aliados. Muchos de ellos han adoptado definiciones de seguridad posnacionales. El posnacionalismo hace hincapié en la idea de que el sistema internacional ha cambiado de forma dramática desde el fin de la Guerra Fría y que las definiciones clásicas de seguridad nacional e internacional (defensa

del territorio y soberanía del Estado) son menos que útiles construcciones que sirven como base de políticas. Las interpretaciones posnacionalistas de los intereses nacionales pueden ser vistas de diversas formas. En primer lugar, *los asuntos económicos son considerados como asuntos de seguridad y los asuntos de seguridad son económicos por naturaleza*. Estos Estados argumentan con frecuencia que la causa fundamental de los problemas globales de seguridad, conflictos étnicos, corrupción o la migración forzada, por ejemplo, puede ser atribuida a la inestabilidad económica. Por ello, al resolver los problemas económicos mediante la promoción del crecimiento económico basado en el neoliberalismo, también se tendrá un impacto positivo en estas inquietudes.

En segundo lugar, y en oposición a la visión realista presentada en la introducción, las relaciones internacionales son un juego de suma positivo. Contrario a la experiencia de la Guerra Fría, en el sistema internacional presente, cuando un Estado gana, los demás Estados ganan también. Por ejemplo, el crecimiento económico en Haití no es sólo benéfico para los haitianos, también lo es para los canadienses, los estadounidenses y los británicos. De manera similar, dada la naturaleza interconectada de las relaciones internacionales en la era de la Posguerra Fría, los problemas en un país (como Rusia) tendrán un impacto negativo en el resto de los países del sistema internacional.

El posnacionalismo implica además que la única forma de evitar el impacto negativo de las relaciones internacionales interconectadas es la cooperación y no la competencia. El mundo antes de 1990 se caracterizaba por un conflicto entre Estados. Los Estados competían el uno con el otro para engrandecer su poder. Sin embargo, hoy en día las relaciones internacionales son muy diferentes. Los 25 Estados del Primer Nivel argumentan que la naturaleza de los

problemas que enfrentan actualmente los países necesitan de una cooperación interestatal intensiva en lugar de competencia.

Finalmente, el posnacionalismo implica una definición mucho más flexible de la soberanía para permitir a otros Estados y actores no estatales la participación activa en la resolución de problemas nacionales e internacionales. Además, argumentan que si surge la necesidad, es el derecho y la obligación de los Estados interferir en otro Estado (incluso violar la soberanía). Las violaciones a los derechos humanos en Serbia son por ello responsabilidad de la comunidad internacional definida de manera amplia. Por supuesto, sería una exageración sugerir que todos los miembros del primer grupo de Estados han adoptado el posnacionalismo como su definición básica de seguridad nacional. Sin embargo, lo que resulta impresionante es que unos cuantos lo hayan hecho; los ejemplos más obvios son Canadá, los países escandinavos y la nueva República Federal de Alemania.

Las restricciones de espacio no permiten examinar las definiciones de seguridad nacional e internacional de todos estos países, por lo que me limitaré a presentar sólo la perspectiva canadiense. En años recientes, la política exterior canadiense ha hecho hincapié en el papel que puede jugar la moralidad en la formulación de la política exterior de un país. Esta moralidad, a la cual se refiere como seguridad humana, es ampliamente definida como "seguridad para la gente tanto de amenazas violentas como no violentas. Es una condición o estado caracterizado por estar libre de amenazas que puedan extenderse a los derechos de las personas, su seguridad e incluso sus vidas". Quienes están encargados de la toma de decisiones en política exterior de Canadá ven la seguridad humana como una forma alternativa de visualizar al mundo, "tomando

a la gente como su punto de referencia en lugar de enfocarse exclusivamente en la seguridad del territorio o de los gobiernos" (<http://www.dfaitmaic.gc.ca>).

Aquí, el papel de Canadá es servir como sistema modelo económico/político para otros Estados menos desarrollados en el sistema internacional. Los canadienses encargados de la toma de decisiones argumentan que las instituciones democráticas del país, su excelente registro de derechos humanos y su habilidad para integrar a la gente y a las culturas de diferentes partes del mundo, hacen del país un ejemplo a seguir para otros. Canadá debe dirigir, pero no en el sentido clásico de la palabra. En una forma un tanto de rectitud propia, Canadá cree que la moralidad y la ética deben guiar el comportamiento de la política exterior y la defensa de la seguridad nacional.

El lugar central para la promoción del concepto de seguridad humana en las Américas por parte de Canadá ha sido, desde mediados de la década de los noventa, la Organización de Estados Americanos (OEA). Desde su adhesión oficial a la organización en enero de 1990, Canadá se ve a sí misma tomando un papel de "líder", logrando avances en el consenso de asuntos como minas antipersonales, renovación institucional, derechos humanos y drogas. Según declaraciones del Departamento de Asuntos Exteriores y Comercio Internacional (DFAIT, por sus siglas en inglés), las prioridades de Canadá para la Asamblea General de la OEA se fundan en el principio de seguridad humana. La primera, y claramente la más importante, prioridad identificada por el DFAIT para la Asamblea General es promover el concepto mismo. Las declaraciones del DFAIT explican repetidamente la importancia del concepto argumentando que la globalización y la cambiante naturaleza del sistema necesitan una redefinición de nuestra comprensión de la seguridad.

La segunda área prioritaria para la Asamblea General, desde la perspectiva canadiense, es el tráfico ilícito de drogas. En lugar de enmarcar este tema como un reto a los sistemas legales y a la soberanía del Estado, como han hecho los demás Estados en el hemisferio, Canadá ha intentado que los Estados de la región miren el tema a la luz de la seguridad humana. El tercer y cuarto tema de política, prioritarios para Canadá en la OEA, han sido las minas antipersonales y las armas de fuego. En gran medida, debido a iniciativas canadienses, la organización ha firmado acuerdos para eliminar las minas en el hemisferio en el largo plazo y controlar la manufactura y el tráfico de armas de fuego. El gobierno canadiense argumenta que cada uno de estos temas tiene un aspecto obvio de seguridad humana. Los derechos humanos y la promoción de la democracia constituyen la quinta y sexta áreas prioritarias para Canadá dentro de la OEA en la década de los noventa. Ambos temas demuestran que la naturaleza verdaderamente radical de la redefinición canadiense de la seguridad en relación con las violaciones a los derechos humanos y sistemas no democráticos puede ser incluida bajo el título de amenazas violentas y no violentas. La séptima área prioritaria para Canadá en la OEA es la seguridad hemisférica. La octava área que refleja la influencia del paradigma de la seguridad humana es la campaña de Canadá para reforzar a la sociedad civil en América. La influencia de la sociedad civil en el proceso de política exterior canadiense es en gran medida responsable de la agenda de seguridad humana, y ahora parece que Canadá desea construir estructuras similares a través de la región.

El Segundo Nivel

Por definición, el Segundo Nivel consiste en todos aquellos países excluidos del Primer Nivel. Durante la Guerra Fría se les conoció como los países del Tercer

Mundo. Se ha agregado también el conjunto de países que pertenecieron al llamado Segundo Mundo, cuyos regímenes económicos y políticos fracasaron como resultado del desmembramiento de la Unión Soviética. Muchos de los problemas mundiales y de miseria existen en este Segundo Nivel. Para Snow, aunque existen algunas diferencias entre los Estados del Segundo Nivel -algunos, por ejemplo, son más democráticos que otros y algunos están económicamente más desarrollados que otros-, también comparten características comunes como la inestabilidad económica, política y social.

En estos países hay una ausencia de valores políticos y económicos propios. Se han visto forzados a adoptar los principios de democracia y libre mercado a veces opuestos a su historia y a sus valores. La crisis del comunismo en Europa del Este, la virtual anarquía de África, así como las monarquías semiabsolutas de los países del Medio Oriente y los problemas para lograr la estabilidad política, económica y social en América Latina, llevan a afirmar que el esquema que se aproxima no es uno de estabilidad y prosperidad. Existe también una gran diversidad económica entre ellos. Algunos países, como los llamados tigres asiáticos, han logrado construir economías altamente desarrolladas, mientras que otros, como la mayoría de los Estados africanos, están económicamente arruinados. Por otra parte, durante los últimos 50 años, las naciones del Primer Nivel han gastado gran parte de sus recursos destinados a la cooperación con el exterior en complementar sus economías, también han promovido varios pactos comerciales y otros tipos de asociaciones económicas. Los países del Segundo Nivel no sólo compiten con los miembros del Primer Nivel sin éxito, sino que también compiten entre sí. El resultado de esta competencia es una ausencia absoluta de base política y económica común para tratar con el Primer Nivel.

Los Estados del Segundo Nivel se encuentran en la periferia del sistema internacional. Por ello, y de acuerdo con Snow, no están en posibilidad de emprender acciones que amenacen la integridad del Sistema del Primer Nivel.

Cuando lo han intentado, la acción de seguridad colectiva ha sido abrumadora y rápida. Además de un posible ataque Ruso o Chino con armas nucleares, que no tendría ningún sentido, por lo que es muy poco probable. Los Estados del Primer Nivel no perciben un conflicto con el Segundo Nivel de magnitudes que puedan afectar sus intereses. No se llevaría a cabo una guerra de los países del Segundo Nivel hacia el Primer Nivel. En este sentido, la situación después de la Guerra Fría es precisamente la opuesta a la experimentada por los países del Tercer Mundo durante la Guerra Fría. Para bien o para mal, en el pasado el mundo subdesarrollado desafió en ocasiones la hegemonía de Estados Unidos, debido a que se sentían respaldados por la Unión Soviética. Al mismo tiempo, Estados Unidos se hallaba involucrado en el aspecto doméstico e internacional de estos Estados para evitar el avance del comunismo. Hoy en día no hay amenazas significativas, por lo que existe una especie de "abandono hegemónico".

Lo anterior no significa que, a pesar de todo, no haya involucramiento desde el fin de la Guerra Fría. El involucramiento del Primer Nivel hacia el Segundo Nivel viene en dos formas: la primera es la situación en que los Estados del Segundo Nivel, de alguna manera, podrían amenazar a los 25 miembros del Primer Nivel, como lo hizo Saddam Hussein en 1989-1990. Bajo estas circunstancias, la reacción del Primer Nivel sería violenta, colectiva e inmediata. La segunda circunstancia que lleva al Primer Nivel a involucrarse con el Segundo Nivel son las llamadas operaciones de "mantenimiento de la paz", como en el caso de involucramiento

en Ruanda, Haití y Somalia, y en la crisis de Timor del Este. Este tipo de involucramiento tiende a ser lento, pues casi siempre existe un debate entre los miembros del Primer Nivel sobre cómo reaccionar mejor. El resultado es que la reacción del Primer Nivel hacia los desastres humanitarios portodo el mundo tiene una tendencia a no ser exitosa.

En suma, el Primer Nivel no está particularmente consternado sobre lo que pueda pasar en el Segundo Nivel. Sin embargo, cuando el comportamiento del Segundo Nivel afecta directamente los intereses del primero, la acción es inmediata. En este contexto, y dado que las naciones del Primer Nivel tienen una gran capacidad militar, ninguna nación del Segundo Nivel o incluso una probable alianza, por ejemplo, entre los países árabes-islámicos, tiene alguna posibilidad, a pesar de eso, de mantener una amenaza exitosa a la autoridad y dominio del Primer Nivel.

Una tercera característica del Segundo Nivel es que es el primer foco de violencia e inestabilidad en el sistema internacional. Guerras internas, caos, fragmentación del Estado y conflictos étnicos son comunes y afectan notablemente la vida cotidiana de los individuos. En parte, la razón es que muchos de estos Estados son económicamente disfuncionales y las transiciones hacia economías de mercado no muestran eficacia. Otro factor es el hecho de que los gobiernos carecen de legitimidad ante los ojos de sus ciudadanos. Este no es el caso del Primer Nivel, donde la mayoría de los ciudadanos, incluyendo la clase trabajadora, tiende a tener una vida económica y social productiva, lo cual lleva a la aceptación del orden político-económico. La mayoría de los ciudadanos defienden a sus gobiernos principalmente porque estos han estado en disposición de proveer los productos y servicios básicos necesarios. Pero esto se encuentra lejos de ser el caso para los países del Segundo Nivel. Predeciblemente,

el producto de estas circunstancias desfavorables es la fragmentación política y otras formas de ingobernabilidad y crisis. Por lo tanto, la violencia en un nivel doméstico todavía se ve como un método viable de resolver disputas.

En síntesis, las relaciones entre el Primer Nivel no se deben a las tendencias y equilibrios militares. En lugar de esto, se dedican a las negociaciones para manejar con la compleja relación cooperativa y de suma positiva. Estos Estados, al relacionarse entre sí, han evolucionado más allá de las consideraciones del balance de poder. No se ven entre sí como alguna posible amenaza. Para estos Estados, el Nuevo Orden Mundial ya se alcanzó, mientras que para las naciones del Segundo Nivel está lejos de lograrse.

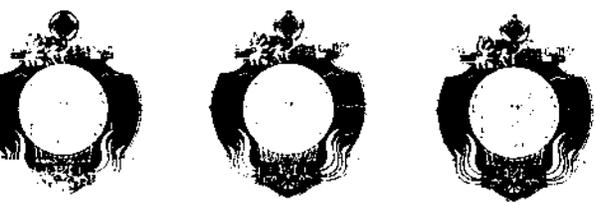
Desgraciadamente, frente a este Nuevo Orden Mundial de Posguerra Fría, los Estados sólo tienen dos opciones. La primera es intentar acercarse al Primer Nivel, donde en teoría, se promete el desarrollo económico, la estabilidad política y un ambiente internacional amistoso. El costo potencial es que no hay garantía alguna de que las ventajas antes mencionadas se manifiesten rápidamente. Otro costo, quizás el más importante, es que el sacrificio es la pérdida de soberanía clásica, como ha sucedido en Europa. Los 25 miembros del Primer Nivel cooperan en niveles tan diferentes que la concepción clásica sobre la defensa de la soberanía e independencia es contraproducente e innecesaria para sus miembros. Desgraciadamente, la alternativa de no ser parte del Primer Nivel tiene como resultado la fragmentación política y colapso, la disfuncionalidad económica y un ambiente internacional hostil.



Explicación del escudo

y la Heráldica del CESNAV

Capitán de Fragata C.G. DEM. Arturo López Sosa.



EL ESCUDO DEL CENTRO DE Estudios Superiores Navales se eligió en un concurso al que convocó la Comandancia General de la Armada, en el año de 1972.



Su autor es el Almirante Retirado Salvador Gómez Bernard, quien fue Director de este Centro, del 1ro. de junio de 1984 al 28 de febrero de 1986.



En su composición se mezclan elementos prehispánicos, como símbolos marineros y nociones murales, con el ánimo de ofrecer un motivo unitario capaz de cumplir con la meta y el ejercicio de tal profesión, al servicio del pueblo mexicano.



El escudo y su heráldica fueron remitidos, para su opinión, al Museo Nacional de Antropología e Historia, cuyo Director en esas fechas, era el Doctor Ignacio Bernal; en un documento del 16 de mayo de 1973, expresó la autenticidad de los elementos prehispánicos comprendidos, y señaló las diferencias simbólicas de las virtudes morales usadas en el escudo, respecto de su representación indígena. Todo ello confirma el carácter mexicanista de la simbólica de nuestro escudo, enmarcada dentro de la mexicanidad de nuestra Armada de México.



EXPLICACIÓN DE LA HERÁLDICA DEL CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES

SU COMPOSICIÓN SE MEZCLAN ELEMENTOS PREHISPANICOS, CON SIMBOLOS MARNEROS Y TIOLOGICOS ARJRALES

EL ESCUDO TRATA DE CONJUGAR EN EL LOS ELEMENTOS ORNAMENTALES QUE REPRESENTEN EL PENSAMIENTO EL IDEAL LA TRADICIÓN Y LA FINALIDAD QUE PERSIGUE LA INSTITUCIÓN, ASI COMO LA ALTURA MORAL Y PROFESIONAL DE QUIENES LO PORTAN COMO DISTINTIVO.

1. EL ESCUDO CONSTA DE 4 PARTES.
2. FORMA LA ARMÓNICA CONFIGURACIÓN DEL CONJUNTO.
3. UN CON MOTIVOS TOLTECAS, AZTECAS Y MAYAS.
4. RODELA O ESCUDO DE COMBATE DE LOS AZTECAS.
5. EXPRESA LA PASIÓN DEL MARINO.

Representa una parte del Calendario Azteca.

ANCLA EN ORO.
El Cepo, La Cruz y Us Uñas están formados por Serpientes

QUETZALCOATL (TOLTECA)
Desenterraba a los Muertos para inmortalizarlos, significando el culto a los Héroes.

LA CAÑA QUEDA OCULTA.
Representa la verticalidad de la Conciencia del Hombre.

KUKULCÁN (MAYA)
Animaba la Vida Espiritual de los Homines para desarrollar sus Virtudes, significa: La Vida Digna del Marino.

LA CAÑA QUEDA OCULTA.
Representa la verticalidad de la Conciencia del Hombre.

7. TRES ESCALONES
Representa las Virtudes del Marino Militar: La Obediencia, La Integridad, La Lealtad.

9. LINEA HORIZONTAL

Fine derecha, una saliente hacia abajo que embona con la Depresión, simbólica de los Obstáculos, significa: B. fef-j'co necesario para vencer estos, y alcanzar la Meta Final que se persigue en la Vida.

8. LINEA HORIZONTAL DE ESPERANZA
Significa el destino a que esta ligada nuestra existencia, y al que llegaremos con esta, si seguimos una actuación correcta.

8. DEPRESIÓN

Representa los obstáculos surgidos a lo largo de la Vida, al ser vencidos, hacen que el Espíritu se Fortalezca, alcanzando un nivel mas alto, que representa la Segunda Plataforma.

4. LINEA ONDADA PARTE IZQUIERDA
Sugiriendo que por nuestra actuación y esfuerzo lograremos dominar el futuro.

6. LINEA VERTICAL

Simboliza al Hombre, Eje y Columna que sostiene la Integridad Personal, simbolizada en la Primera Plataforma.

ESCUDO EN AZUL PROFUNDO
Con toiles dorados, y ondas que representan el Mar con sus Contingencias Meteorológicas, donde el Marino vive y lucha, para Seguridad y Defensa de la Patria.

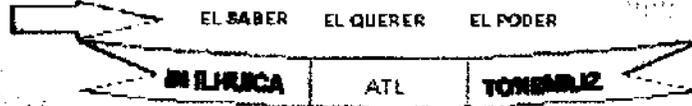
3. LINEA HORIZONTAL

Significativa de la Vida y del Continuo Esfuerzo del Militar.

1. DOCE

Jerarquía Militar de los fleteca y los Doce Meses del Año, que significa: B Marino debe estar dispuesto para luchar por su Raza y por su Patria.

Deb actuación todo Oficial Estado Mayor.



"EL MAR, NUESTRA VIDA"

EXPLANATION OF THE SUPERIOR NAVAL STUDIES CENTER HERALDRY

THE COAT OF ARMS IS DIVIDED INTO FOUR PARTS:

1. THE COAT OF ARMS STANDS OUT THE HARMONY OF THE WHOLE
2. AN ANCHOR WITH TOLTEC, AZTEC AND MAYAN MOTIVES.
3. CHIRALLI, AZTEC COMBAT SHIELD.
4. A LEGEND THAT EXPRESSES THE PASSION OF THE SAILOR.

IMPOSED OF A MIXTURE OF PREHISPANIC ELEMENTS THAT INCLUDE MARITIME SYMBOLS AND MEXICAN-LIKE NOTIONS

THE COAT OF ARMS TRIES TO COMBINE ORNAMENTAL ELEMENTS THAT REPRESENT THE THINKING THE IDEAL, THE TRADITION AND THE OBJECTIVE OF THE INSTITUTION, AS WELL AS THE MORAL AND PROFESSIONAL STATURE OF THOSE WHO CARRY IT AS A BADGE.

ANCHOR -
IT REPRESENTS THE
THE AZTEC CALENDAR

GOLDEN ANCHOR
THE STOCK, THE CROSS

AND THE PEAKS ARE
SHAPED BY SERPENTS.
THE KUKULCAN (MAYAN)
MOTIVATED THE SPIRITUAL LIFE OF MEN
IN ORDER TO DEVELOP THEIR VIRTUES.
IT SYMBOLIZES THE HONORABLE LIFE OF
A SAILOR

QUETZALCOATL (TOLTEC)
EXHUMED THE DEAD TO
IMMORTALIZED THEM A
CULT TO HEROES.

CHIRALLI
AZTEC COMBAT SHIELD

2 HORIZONTAL LINE
(RIGHT PART). THE PROJECTION DOWNWARDS
FITTING THE DEPRESSION SYMBOLIZES AN
OBSTACLE AND IT REPRESENTS THE
NECESSARY EFFORT TO OVERCOME IT AND
REACH THE FINAL GOAL OF LIFE

1 DEPRESSION
IT REPRESENTS THE OBSTACLES IN A LIFE
TIME. WHEN THESE ARE OVERCOME, THE SPIRIT
BECOMES STRONGER, REACHING A HIGHER
LEVEL. FACT REPRESENTED BY THE SECOND
PLATFORM.

4 VERTICAL LINE
IT SYMBOLIZES THE MAN, AS JOB AND
SUPPORTING COLUMN OF PERSONAL
INTEGRITY. REPRESENTED BY THE FIRST
PLATFORM

3 HORIZONTAL LINE
IT REPRESENTS LIFE AND THE CONSTANT
EFFORT OF THE MILITARY MAN.

1 THE WHEEL THERE
AZTEC MILITARY HIERARCHY AND THE
TWELVE MONTHS OF THE YEAR, MEANING
THAT THE NAVAL OFFICER MUST BE WILLING
TO FIGHT FOR HIS PEOPLE AND HIS
COUNTRY.

THE HIDDEN RUDDER
REPRESENTS THE VERTICALITY OF
MAN'S CONSCIENCE.

7. THREE STEPS
DECISION
INITIATIVE
LOYALTY
VIRTUES OF THE NAVAL OFFICER

5. THE BROKEN HORIZONTAL LINE
SYMBOLIZES THE DESTINY TO
OUR EXISTENCE IS LINKED, AND
WE WILL SUCCESSFULLY REACH IF WE
A CORRECT BEHAVIOR.

4 THE THIN LINE ON THE LEFT
SUGGESTS THAT THROUGH
PERFORMANCE AND EFFORT
WE WILL OBTAIN THE CONTROL OF THE
FUTURE.

THE DEEP BLUE OF THE COAT OF
ARMS
WITH GOLDEN EDGES AND WAVES
REPRESENTS THE SEA WITH ITS
METEOROLOGICAL CONTINGENCIES,
WHERE THE NAVAL OFFICER LIVES AND
FIGHTS FOR THE SECURITY AND
DEFENSE OF THE COUNTRY

2 REGULATION PRINCIPLES
OF THE PERFORMANCE OF
EVERY STAFF OFFICER.

KNOWLEDGE WILL POWER

IN ILHUICA ATL TONENILIZ

"THE SEA, OUR LIFE"

THE COAT OF ARMS AND ITS HERALDRY WERE
ISSUED TO THE NATIONAL ANTHROPOLOGY MUSEUM
WHERE DR. IGNACIO BERNAL CONFIRMED THE
AUTHENTICITY OF THE PREHISPANIC ELEMENTS.
16 MAY 1970

ORGE FERNÁNDEZ MENÉNDEZ

OTRO PODER

La ruta del narcotráfico,
la política y la violencia
en México

NOVAO
SIGLO

RECHO



•ESTAMOS UNIDOS MEXICANOS•

Los límites de la
cohesión social en México

Informe de la Sección mexicana
del Club de Roma

Mauricio de María y Campos /
Georgina Sánchez (eds.)



temas de hoy.

miguel r. a. escobar valenzuela

Libros de Interés

podet / sociedad

PO... ANO

¿ESTAMOS UNIDOS MEXICANOS?

Los límites de la cohesión social en México.
Informe de la Sección Mexicana del Club de Roma.

¿Cómo pueden convivir los mexicanos en una sociedad plural y democrática? ¿Estamos unidos en torno a un proyecto de nación? ¿Existe el peligro de que la sociedad se fracture? ¿Nos amenaza un estallido social?

¿Cómo transitar hacia la democracia y la equidad cuando los mecanismos tradicionales de mediación institucional y social se han roto? ¿Qué hacemos para reforzar la cohesión social?

En el marco de los cuestionamientos anteriores, en esta obra se examinan los problemas fundamentales del México contemporáneo. Algunos de sus ensayos nos convierten en expectadores del huracán desde su vórtice, otros revelan el impacto de las políticas de Estado en la vida cotidiana, algunos más muestran las duras contradicciones que ha generado, en la práctica, la puesta en marcha del plan "globalizador".

En este informe de la Sección Mexicana del Club de Roma, coordinado por Mauricio de María y Campos y Georgina Sánchez, 19 especialistas de diversos campos analizan una gran variedad de temas en torno a la cohesión social en México: los partidos políticos, la política económica, la educación, las Fuerzas Armadas, los procesos electorales, el desarrollo regional y territorial, la corrupción, los valores, la marginación, la delincuencia, las catástrofes, la familia, el racismo, el narcotráfico, el medio ambiente, la universidad, el conflicto de Chiapas, la globalización, la sociedad y el Estado.

Jorge Fernández Menéndez

EL OTRO PODER

Las redes del narcotráfico, la política y la violencia en México.

El narcotráfico es algo más que el crimen organizado, se trata de una forma de cultura que tiene sus propios iconos y hasta sus propios santos. Esta actividad proporciona un margen de utilidad mayor que las exportaciones de crudo mexicano en un buen año petrolero.

El desafío al que se enfrentan México y otros países de Latinoamérica es la configuración de un poder alternativo, que podría disputar al Estado el control sobre la sociedad, la política y la economía de la región.

En este libro, el reconocido periodista Jorge Fernández Menéndez pone en evidencia la ineludible presencia del narcotráfico, sus recursos y estructuras; la falta de un control real de las fronteras, el tráfico de personas, armas y contrabando, que conforman una gran industria multinacional, y la participación de grupos armados que han terminado por depender del crimen organizado. Estos elementos, en conjunto, constituyen un poder alterno al del Estado: el otro poder.

Raúl Cervantes Ahumada

DERECHO MARÍTIMO

Primera edición en editorial Porrúa. Abril 2001.

miguel escobar

Las peculiaridades de nuestro panorama jurídico marítimo, la dispersión en que se encuentran los elementos de legislación sobre la materia; han hecho entre otras razones, que se piense en un libro que contenga no sólo los elementos doctrinales, sino la parte más importante de la legislación sobre Derecho Marítimo.

De Raúl Cervantes Ahumada, *Derecho Marítimo* es un libro que se pretende sirva no sólo a estudiantes de derecho, sino a quienes estudian en las escuelas navales, a los Capitanes y Oficiales de barcos, a quienes seguramente auxiliará en sus tareas diarias.



Autor: Miguel R. A. Escobar Valenzuela.

Se trata de una obra que en opinión de muchos especialistas supera lo hasta ahora conocido en este campo del comportamiento social, el cual reviste una gran importancia para los estudiosos de la ciencia política y el gobierno. En este último aspecto, fuera de otros ejemplos, visualiza a la autoridad en la perspectiva del derecho y en el seno de la organización administrativa en forma innovadora. Los frutos de esta obra, sin duda, serán enriquecidos con las aportaciones de quienes aprovechándola, utilicen la perspectiva en que se sitúa y los nuevos conceptos que propone en investigaciones teóricas en esos campos, alejándose de cronologías episódicas presuntamente históricas, hasta ahora poco fecundas.

ESTAMOS UNIDOS MEJOR El autor ha dedicado al fenómeno del poder más de 30 años de estudio y reflexión, 27 de los cuales han transcurrido en la docencia dentro del Campus Acatlán de la UNAM, en el que ejerce como profesor titular "C".

Los límites de la
co. social en México

Informe de la Sección mexicana
del Club de Roma

Mauricio de María y Campos/
Georgina Sánchez (eds.)

POLÍTICA Y GOBIERNO

REVISTA DEL CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES

Revista Trimestral "Verano 2001" Núm. 010/01.

Editor responsable: Jefe de Relaciones Públicas en Turno.

Número al Título de los Derechos de Autor: 04-1999-060215491000-102. Número de Certificado de Licitud de Título: (en trámite). Número de Certificado de Licitud de Contenido: (en trámite). Domicilio de la Publicación: Calz. La Virgen No. 1800, Col. Ex-Ejido del Pueblo de San Pablo Tepetlapa, C.P. 04840, México, D.F.,

Imprenta: Dirección General Adjunta de Hidrografía y Cartografía, Dirección de Hidrografía y Mareografía. Eje 2 Oriente, Tramo H. Escuela Naval Militar No. 861, Colonia los Cipreses Delegación Coyoacán, Z.P. 21, C.P. 04830, México, D.F.

Distribuidor CESNAV, Calz. la Virgen No. 1800, Col. Ex-Ejido San Pablo Tepetlapa, C.P. 04840, México, D.F.,

IMPRESO EN MÉXICO.