

Revista del Centro de Estudios Superiores Navales



Directorio

Editor

**Tte. Nav. SCS. L. Per.
Alberto Medina Angeles**

Corrector de Estilo

**Tte. Frag. SCS. L. Ccias. Com
Rodrigo Orlando Huerta Montoya**

Tte. Corb. SCS. L. Ccias. Com.

José de Jesús Fonseca Martínez

Maquetación, Diseño Editorial y Portada

**Tte. Corb. SCS. L. Com. Gráf.
Genaro Esteban Sánchez Mejía**

REVISTA DEL CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES. Volumen 41, No. 1, 2020, es una publicación trimestral editada por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). Calzada de la Virgen #1800, Colonia Ex-Ejido de San Pablo Tepetlapa, Código Postal 04840, Ciudad de México. Teléfono: 555608 0847. Página web: https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/index_inicio.html. Correos electrónicos: cesnav.publicaciones@semar.gob.mx o revista.cesnav@hotmail.com. Editor responsable: Alberto Medina Angeles. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo Número 04-2019-072512023200-102, ISSN: 1870-5480. Certificado de Licitud y Contenido Número 14766, otorgado por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Impresa en los talleres gráficos de la Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología, de la Secretaría de Marina-Armada de México, Heroica Escuela Naval Militar, Número 861, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, Código Postal 04830, Ciudad de México. Este número se terminó de imprimir el 31 de marzo de 2020, con un tiraje de 500 ejemplares. La Revista del CESNAV tiene como objetivo ser un foro abierto en el cual los miembros de la Armada de México y el personal civil interesados en temas marítimos puedan expresar sus ideas acerca de la Seguridad Nacional y temas afines al medio naval.

En caso de hacer referencia a algún trabajo de los aquí publicados, deberá de citar la fuente y el autor.

La Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, comenzó su publicación en 1979, en idioma español. El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel. La Revista del Centro de Estudios Superiores Navales se encuentra indexada en el Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal (LATINDEX), así como en la Base de Datos de Revistas de Ciencias Sociales y Humanidades (CLASE).

latindex
Sistema Regional de Información en Línea para
Revistas Científicas de América Latina, el Caribe,
España y Portugal



Consejo Editorial

Presidente
Vicealmirante
Raymundo Pedro Morales Ángeles
Director
Centro de Estudios Superiores Navales

Vicepresidente
Contralmirante
Rubisel Venebra Jaimes
Director de la Escuela de Guerra Naval

Primer Vocal
Contralmirante
Enrique Flores Morado
Secretaría de Marina-Armada de México

Segundo Vocal
Doctor
Javier Oliva Posada
Universidad Nacional Autónoma
de México

Tercer Vocal
Doctor
Juan Velázquez
Abogado Penalista

Cuarto Vocal
Doctor
Emilio Vizarretea Rosales
Investigador y Académico del
Centro de Estudios Superiores Navales

Quinto Vocal
Maestro
Juan Manuel Ibarrola Carreón
Milenio

Secretario Técnico
Capitán de Navío CG. DEM.
José Valdemar González González
Centro de Estudios Superiores Navales

Índice

Editorial	7
Una reflexión histórica sobre la importancia de la creación del Centro de Estudios Superiores Navales	11
<i>An historical reflection on the importance of the Center for Higher Naval Studies creation</i>	
Capitán de Corbeta Leticia Rivera Cabrieles	
Sistema Educativo Naval y su vinculación con la evolución académica del Centro de Estudios Superiores Navales	41
<i>The Naval Educational System and its relationship with the academic evolution of the Center for Higher Naval Studies</i>	
Capitán de Fragata Alma Rosa Albarrán Reyes Teniente de Corbeta Martha Lilian Lagrave Alvarado	
El Desarrollo institucional de la Secretaría de Marina desde la perspectiva del poder marítimo	67
<i>Institutional development of the Mexican Navy from the Maritime Power's perspective</i>	
Almirante Rubén Alfonso Vargas Suárez	
Historia y prospectiva de la Autoridad Marítima Nacional en México	111
<i>History and prospective of the National Maritime Authority in Mexico</i>	
Capitán de Navío C.G. DEM. Ricardo Eliseo Valdés Cerda	

Índice

Talento emocional y la moral naval. <i>Emotional skill and Naval morale</i>	135
Capitán de Navío C.G. DEM. Arturo de la Rosa Boscó	
El poder naval en México (su concepto y sus aspectos) <i>The Naval Power in Mexico (its concept and factors)</i>	153
Capitán de Navío C.G. DEM. Carlos Gabriel Solís Bastarrachea	
Planteamientos para el desarrollo de la estrategia marítima 2020-2040 <i>Considerations for the development of the 2020-2040 Maritime Strategy</i>	187
Capitán de Navío C.G. DEM. Vladimir Delgadillo Martínez	
Los puertos nacionales: instalaciones estratégicas de México <i>National ports: strategic facilities of Mexico</i>	229
Capitán de Navío I.M. DEM. Jesús Ernesto Encinas Valenzuela	
Hacia una política marítima nacional mexicana <i>Towards a Mexican National Maritime Policy</i>	261
Capitán de Navío C.G. DEM. Jorge Luis García Cancino	

ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES
UNIVERSIDAD NAVAL



El 9 de marzo el **Centro de Estudios Superiores Navales**, conocido tradicionalmente entre la hermandad de marinos militares como: CESNAV, cumplió 50 años de su fundación, en respuesta a las necesidades de especialización profesional que se cubrían enviando oficiales y capitanes de la Secretaría de Marina-Armada de México a prepararse en escuelas en el extranjero.

Ante este menester el Decreto de creación fue emitido el 21 de septiembre de 1970 y publicado el 30 de noviembre de ese mismo año en el Diario Oficial de la Federación, lo cual representó un “parteaguas” en la profesionalización de los marinos navales mexicanos, pues con ese suceso se consolidó el objetivo de fundar una escuela de Guerra Naval en nuestro país, garantizándose así, a partir de ese año, la especialización de todos los egresados de la Heroica Escuela Naval Militar.

Desde su inauguración, hace medio siglo, el CESNAV tiene el objetivo de desarrollar conocimiento, doctrina y planeación estratégica, a través de programas académicos de posgrado, investigación, difusión del conocimiento, con plena conciencia de que la calidad educativa es el motor generador de ideas que potencia al capital humano de toda organización.

Este Centro de Estudios ha tenido diversas transformaciones, caracterizándose siempre por su desarrollo sostenido que lo ha proyectado como una de las mejores escuelas de posgrado del país de acuerdo con el Programa Nacional de Posgrados de Calidad (PNPC) del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), pues casi la totalidad de sus programas de estudio se encuentran incorporados al mismo, lo que lo posiciona en un lugar privilegiado entre las instituciones registradas en el PNPC.

En este contexto, acorde con el desarrollo sostenido arriba citado y para el cumplimiento de la misión y atribuciones de la Secretaría de Marina y de la Armada de México, en el año 2011 se creó el Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional, como res-

puesta a los problemas del Estado mexicano en dicha materia, con el objetivo de formar líderes profesionales en esa rama, así como en aspectos que por su trascendencia son de carácter estratégico para el país; este Doctorado se vincula con el pueblo de México en su conjunto, ya que se orienta a su protección, salvaguarda, promoción y desarrollo en un entorno de estabilidad y proyección global.

Así mismo, en el año 2017 se implementó el Doctorado en Administración Marítima y Portuaria, como resultado del incremento de las atribuciones de la SEMAR al ser nombrada Autoridad Marítima Nacional, de conformidad con el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de diciembre de 2016.

Estas dos razones, así como la conmemoración de medio siglo de desarrollo de la también conocida como máxima casa de estudios de la Universidad Naval, durante el cual se han creado alrededor de 20 currículas de distintos posgrados, que van desde especialidades hasta doctorados, dieron pie a que el Consejo Editorial de la Revista del Centro de Estudios Superiores Navales decidiera editar un número especial conmemorativo a los 50 años de la fundación de este establecimiento educativo naval, en el cual se difundan las distintas líneas de investigación que en él se desarrollan a través de las diferentes áreas de conocimiento que se estudian en este espacio de pensamiento, las cuales son: estrategia, desarrollo marítimo, geopolítica y política nacional.

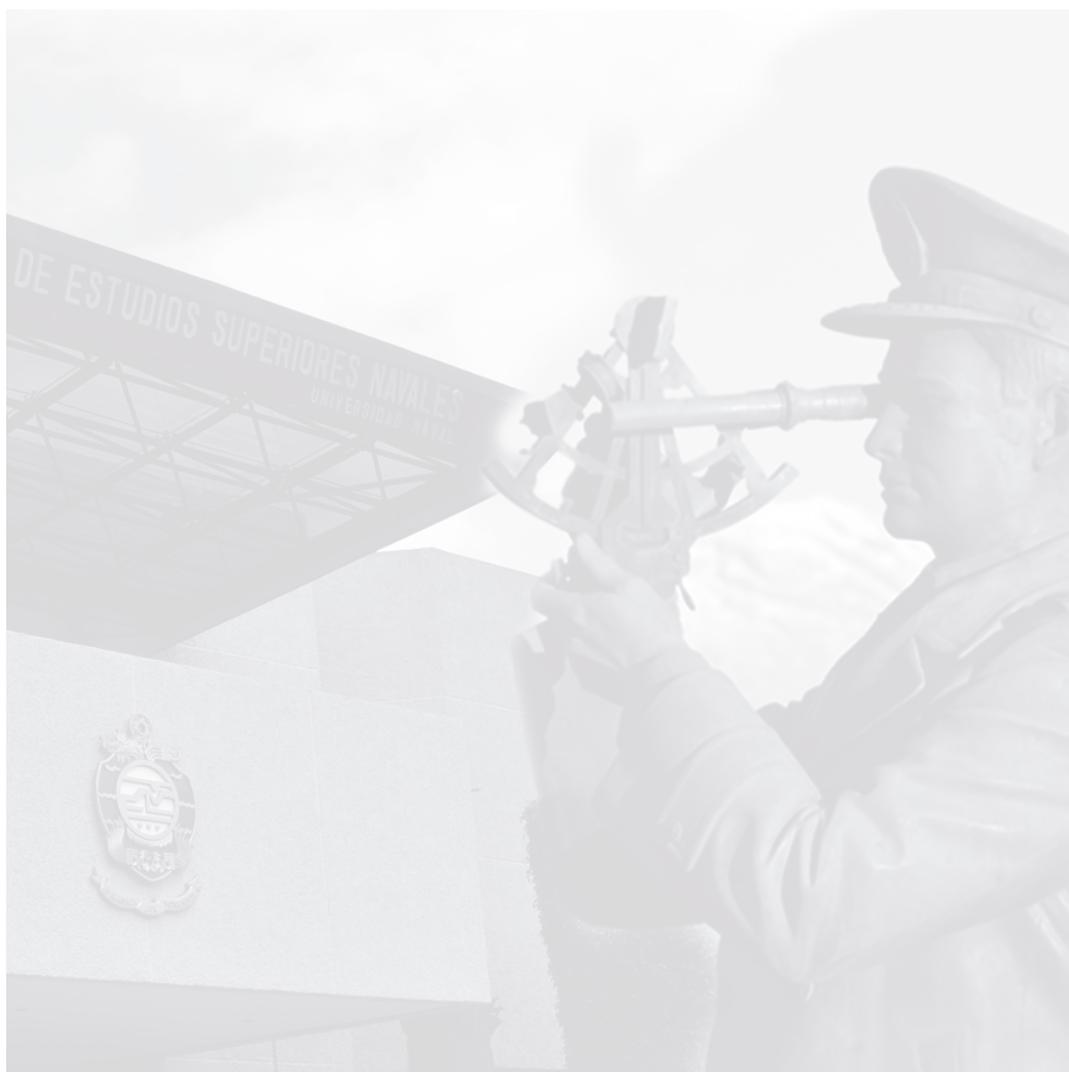
La edición que tiene en sus manos se integra por nueve artículos escritos por académicos, egresados y discentes de los posgrados que imparte el CESNAV, quienes abordan su devenir y progreso desde un punto de vista histórico, hasta los más especializados, relacionados con la Seguridad Nacional, desarrollo marítimo y cultura naval, con el objetivo de brindar a nuestros lectores temas actuales, pensados en eficientar los procesos que ejecuta la Secretaría de Marina-Armada de México.

De esta forma, durante sus primeros 50 años de existencia, a través de uno de sus medios de difusión oficial, el Centro de Estudios Superiores Navales desea continuar con su operación en cumplimiento de su respectiva misión, que es impartir estudios

de posgrado, relacionados con las operaciones navales y la Seguridad y Defensa Nacionales; así como expresar ideas sobre temas de Seguridad Nacional y afines al ámbito marítimo ante los nuevos retos que enfrentan dichas áreas del conocimiento.

Sin más preámbulo, esperamos que disfruten los ensayos aquí incluidos, como nosotros hacemos lo propio con el medio siglo de existencia de este espacio de pensamiento que es el CESNAV, donde se gesta la doctrina de la Armada y la estrategia es la ciencia venerada. Deseamos que su nombre llegue a oírse, más allá de nuestros mares ¡Honor y gloria por siempre!

¡Viva el Centro de Estudios Superiores Navales!



ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES
UNIVERSIDAD NAVAL



Una reflexión histórica sobre la importancia de la creación del Centro de Estudios Superiores Navales¹

Resumen

Conmemorar los acontecimientos históricos es una tradición de larga data que ayuda a preservar la memoria y la identidad nacional; representan una excelente oportunidad para recordar la razón de su vigencia para la sociedad y el Estado. Este es el caso del Centro de Estudios Superiores Navales que el 9 de marzo de 2020, cumplió 50 años de existencia; por lo que resulta pertinente analizar la forma como surgió la estructura educativa de posgrado más importante que posee la Armada de México, conocida como su “Máxima Casa de Estudios”.

Se parte de la premisa que el desarrollo y evolución de las estructuras educativas está influenciada por los embates ideológicos, económicos, políticos, sociales, militares y culturales del contexto

histórico, que es el que determina la aparición y disolución de las profesiones y del cual no escapan las escuelas castrenses, por ser las fuerzas armadas uno de los componentes esenciales del Estado.

Bajo este tenor se analiza el difícil nacimiento del CESNAV cuya creación se venía impulsando -sin mucho éxito- desde la década de los treinta del siglo XX; sin embargo, dadas las transformaciones avasalladoras del contexto mundial y nacional que incidieron en los temas de defensa y seguridad nacional, provocó la búsqueda de nuevos paradigmas para estudiar tanto la realidad nacional como internacional, por lo que, para 1970 era impostergable su fundación.

Este contexto de tensión y transformación, marcó desde sus orígenes la fisonomía de la Máxima Casa de Estudios de la Armada

¹ Este trabajo forma parte de la investigación para la edición del libro “De los albores a la excelencia académica del siglo XXI: 50 años de Historia del Centro de Estudios Superiores Navales.

de México que hacen que posea hoy en día, no sólo un rostro militar, sino también marítimo, científico, tecnológico, y humanístico.

Palabras clave:

Estado Mexicano, Centro de Estudios Superiores Navales, Estructura Educativa, Longue Durée, Contexto Histórico.

Abstrac

Commemorating historical events is a long-standing tradition that helps preserve national memory and identity; represent an excellent opportunity to remember the reason for its validity for society and the state. This is the case of the Center for Naval Higher Studies, which will be 50 years old on March 9, 2020; so it is relevant to analyze how the most important postgraduate educational structure of the Mexican Navy, known as its "Maximum House of Studies", emerged.

It is assumed from the premise that the development and evolution of educational structures is influenced by the ideological, economic, political, social, military and cultural ones of the historical context, which determines the emergence and dissolution of the professions and from

which the Castrens schools do not escape, as the armed forces are one of the essential components of the State.

Under this tenor we analyze the difficult birth of CESNAV whose creation had been being promoted - without much success - since the thirties of the twentieth century; however, given the overwhelming transformations of the global and national context that affected the issues of defense and national security, it provoked the search for new paradigms to study both national and international reality, so that, to 1970 was impossible to found its foundation.

This context of tension and transformation, marked from its origins the physiognomy of the Maximal Casa de Estudios of the Mexican Navy that make it possess today, not only a military face, but also maritime, scientific, technological, and humanistic.

Keywords

Mexican State, Center for Naval Superior Studies, Educational Structure, Longue Durée, Historical Context.

Currículum

Doctora, Maestra y Licenciada en Humanidades en la línea de Historia por la Universidad Autónoma Metropolitana; diplomada en Administración de Archivos Históricos por el Archivo Nacional de Madrid, España, y diplomada en Historia Militar por la Universidad Anáhuac y el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Cuenta con la Medalla al Mérito Universitario otorgada por la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa por estudios de Doctorado y la Condecoración de Primera Clase al Mérito Docente Naval por el Centro de Estudios Superiores Navales de la Armada de México.

Ex becaria del Conacyt y la Organización de Estados Americanos (OEA).

Ha sido mando medio en las Secretarías de Gobernación, Hacienda y Crédito Público y Marina, en esta última se desempeñó como jefe del Departamento de Historia y Subjefe de Investigación Histórica durante 14 años en la Unidad de Historia y Cultura Naval.

En la parte docente es catedrática desde hace 20 años del Cen-

tro de Estudios Superiores Navales. Ha sido profesora por invitación en la Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Iberoamericana y fue profesor de tiempo completo en la Universidad Pedro Loredo Ortega en el Departamento de Historia Moderna de Occidente.

Ha coordinado 28 publicaciones históricas; es autora de cuatro libros editados por la Secretaría de Marina y coautora de 30 libros editados por la Secretaría de Marina, Instituto de Investigaciones Históricas de las Revoluciones de México, Centro Universitario las Américas, Universidad de Veracruz y el Instituto Nacional de Antropología e Historia. Sus trabajos más recientes son "1914: la última cicatriz" y los libros "Heroica Escuela Naval Militar" y "Logros y Transformaciones de la Secretaría de Marina-Armada de México 1821-2018".

Domicilio laboral:

Calzada de la Virgen 1800, Colonia Ex Ejido de San Pablo Tepetlapa, Alcaldía de Coyoacán, Ciudad de México, 56-08-08-47 ext. 8925,

Correo:
cabrieles67@hotmail.com

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 2 de septiembre de 2019.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor. Aprobado el 28 de febrero de 2020.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.



Introducción

Conmemorar acontecimientos históricos es una tradición de larga data en todos los países del mundo, pues ayudan a preservar la memoria y la identidad nacional. Sin embargo, también representan una excelente oportunidad para recordar la vigencia que tienen para la sociedad. Bajo este tenor, y en las vísperas del cincuenta aniversario del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) que se celebrará el próximo 9 de marzo de 2020, resulta pertinente analizar la forma como surgió la estructura educativa de posgrado más importante que posee la Armada de México; por lo que, no es casual que se le conozca como la “Máxima casa de Estudios” de la Armada de México.

Es incuestionable que el nivel educativo de todo país, siempre está en constante transformación y evolución, lo que generalmente se encuentra asociado a las necesidades del Estado por contar con cuerpos profesionales en todos sus ámbitos, donde la carrera de las armas no es la excepción al ser el garante de la seguridad del Estado tanto en lo externo, como interno.

La premisa de esta investigación parte de que el desarrollo y evolución que tienen las estructuras educativas está influenciada por los embates ideológicos, económicos, políticos, sociales y culturales del contexto histórico, pues es el que determina la aparición y disolución de las profesiones, donde las castrenses no son la excepción por ser uno de los componentes esenciales de los Estados Nacionales.

Desde esta perspectiva se analiza el difícil nacimiento del CESNAV cuya creación se venía impulsando -sin mucho éxito- desde la década de los treinta del siglo XX; sin embargo, dadas las transformaciones avasalladoras del contexto mundial y nacional que repercutió en los temas de defensa y seguridad nacional, provocó la búsqueda de nuevos paradigmas para estudiar la realidad nacional como internacional, por lo que, para 1970 era impostergable su fundación.

Este contexto de tensión y transformación, marcó desde sus orígenes la fisonomía de la Máxima Casa de Estudios de la Armada de México, que, influyó para que hoy en día posea, no sólo un rostro militar, sino también marítimo, científico, tecnológico, y sobre todo humanístico.

En la actualidad el CESNAV cuenta con 21 posgrados, 18 en modalidad escolarizada de los cuales 17 forman parte del Programa Nacional de Posgrados de Calidad (PNPC) del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), y tres son en modalidad mixta.²

Contar con planes de estudios de excelencia académica no fue un proceso fácil para nuestra institución que, desde sus orígenes, apostó por preparar especialistas que sirvieran a las necesidades del Estado mexicano, por lo que, desde 1970 no ha dejado de formar cuadros profesionales de alto nivel cuya contribución al conocimiento, investigación, innovación y desarrollo tecnológico en el ámbito de la defensa, la seguridad y desarrollo marítimo del Estado mexicano es decisivo.

Análisis

A. La propuesta de un marco teórico para analizar los orígenes y desarrollo del CESNAV

Indagar los orígenes y desarrollo del CESNAV, requiere como todo trabajo de investigación de un marco teórico y metodológico que permita realizar un abordaje

conceptual para analizar y comprender las causas profundas que intervinieron no sólo en su fundación; sino también, las coyunturas históricas por las que ha pasado para poder evolucionar; por lo que es necesario partir de varios paradigmas teóricos que contribuyen a su explicación, y así poder identificar las transformaciones, rupturas y continuidades que registra en la larga duración.

De esta forma, el primer concepto es el de la *longue durée* del historiador francés Fernand Braudel, el cual resulta útil porque a través de él, se pueden detectar las transformaciones, rupturas y continuidades que ha tenido el CESNAV en casi cincuenta años de existencia, ya que ningún proceso histórico -aún las estructuras educativas- es lineal, ni estático². En el caso de la historia del CESNAV, se puede afirmar que su evolución responde a los embates de ciertas coyunturas, es decir, a su contexto histórico.

Una segunda propuesta teórica es el de *State building* de Charles Tilly, quien en su artículo "War Making and State Making as Organized Crime" (1985, p. 181), plantea las características que debe poseer todo Estado Nación para que pueda ser considerado como tal. Este concepto

² Fernand Braudel (1902-1985) marcó una nueva forma de hacer historia al incluir en sus estudios el análisis de los factores económicos, políticos, culturales y sociales, mismos que relacionó con el medio geográfico. Fue un gran especialista del mundo mediterráneo al que consagró su labor con la publicación *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Con Braudel "La Nueva Historia" fue reconocida a nivel mundial.

nos ayuda a explicar no sólo las dificultades por las que atravesó el Estado mexicano para su edificación; sino para la creación tardía de una Escuela Naval Militar, lo que incidió, en la fundación -también tardía- de una escuela de alto nivel militar.

Un tercer paradigma se deriva del postulado clásico de Max Weber en *La ciencia como profesión*, la política como profesión sobre el monopolio de la violencia legítima que ejerce el Estado a través de las fuerzas castrenses; por lo que, sin duda alguna, el Centro de Estudios Superiores Navales ha sido proveedor de cuadros altamente especializados que sirven a la maquinaria del Estado (1992, p. 88).

Un cuarto abordaje es el de Samuel Huntington en su obra *The soldier and the state*, relativo a la tipología profesional que tienen los militares, donde las características de maestría, responsabilidad y corporativismo son fundamentales al ser garantes de la soberanía nacional y la salvaguarda de la seguridad interior (1985). Desde esta perspectiva, Huntington otorga un gran peso al arraigo de la doctrina y los valores militares que es lo que hace especial y diferente a la profesión castrense por su voca-

ción de servicio.

Un quinto planteamiento teórico es el de Norbert Elias, quien en *Studies in the genesis of the naval profession* establece que las profesiones son resultado de las relaciones humanas, por lo que se convierten en funciones sociales especializadas. Sostiene este autor, que es el cambio en la situación de toda una comunidad, la que crea las condiciones para la aparición de una nueva ocupación y determina el curso de su desarrollo (2011, p. 11). Es decir, en el estudio de las instituciones educativas se perciben las dificultades y conflictos en que se ven involucrados aquellos que lucharon por su establecimiento y desarrollo. De esta manera, se puede comprender el cómo y por qué emerge determinada profesión y como ello impacta en la transformación del propio marco institucional de cada periodo histórico.

Finalmente, un sexto abordaje se basa en el paradigma de Marina Nuciari en su obra *Models and explanations for military organization: An updated reconsideration* donde sostiene que existen tres tipos de militares actuales que tienen rasgos subjetivos de desempeño diferentes: el guerrero (warrior), el soldado de paz (peacekeeper) y el flexible (in between).

Para esta autora, el guerrero, surge de las necesidades de los Estados nacionales el cual se caracteriza por ser una milicia de cuadro conscripto, cuya principal misión es el objetivo de la guerra. Sin embargo, el militar contemporáneo tiene una mayor permeabilidad con la sociedad civil que se deriva de la declinación de la centralidad del Estado nacional ante la emergencia de nuevas amenazas relacionadas con la seguridad humana y que no requieren de un uso tradicional del empleo de la fuerza (Nuciari, 2003).

Como se observa, el marco teórico anterior permite acceder a la discusión sobre la importancia que desde el punto de vista científico-social representa el CESNAV para el Estado y la sociedad de la cual forma parte.

B. Los antecedentes históricos: la creación tardía de una escuela superior de guerra naval

Explicar la creación tardía del CESNAV implica relacionar este hecho, con la estructura educativa que le antecede y que es la Escuela Naval Militar, cuya fundación estuvo también rezagada, si se le compara con el surgimiento de este tipo de escuelas

en la Europa de su tiempo, las cuales emergieron a finales del siglo XVIII y principios del XIX.

La lenta instauración y consolidación de una escuela naval en México, está relacionada con los problemas que tuvo el país para poder constituirse como un Estado-Nación, por lo que el concepto de State Building de Charles Tilly, permite explicar esas dificultades que impactaron en las estructuras educativas de las fuerzas armadas, entre ellas la Escuela Naval Militar.

Bajo esta perspectiva debe subrayarse que, desde el nacimiento del Estado mexicano en 1821, las fuerzas armadas³ tuvieron como misión la defensa de la soberanía nacional y la salvaguarda de la seguridad interior⁴. La protección de la nación comprendió su espacio terrestre y marítimo en un siglo en que el país se convulsionaba tanto por la fragmentación interna como la intervención externa. De tal forma, que desde sus orígenes la Armada Nacional tuvo la necesidad de formar cuadros profesionales para garantizar la defensa y soberanía del Estado (Rivera, 1999, pp.69-82).

Sin embargo, consolidar la educación naval en el siglo XIX fue

18 ³ El Ministerio de Guerra y Marina fue creado el 4 de octubre de 1821. Su primer titular fue el Teniente de Navío Antonio de Medina.

⁴ Esta misión quedó consignada en el Reglamento Provisional Político del Imperio Mexicano, así como en la Constitución de 1824.

una tarea difícil y compleja debido a que el Estado se encontraba en pleno proceso de construcción y había emergido con severas dificultades que retardaron la consolidación de un proyecto de nación, así como de modernización. La disputa ideológica y la crisis financiera interna fueron los dos grandes escollos que enfrentó el México decimonónico y que hicieron de la inestabilidad política y económica un factor de *longue durée*.

La situación anterior repercutió en el desarrollo del aparato gubernamental, dado que el Estado no contaba con la capacidad fiscal, ni financiera para sostener con idoneidad a las instituciones recién creadas, por lo que se puede afirmar que las primeras décadas del siglo XIX, son años de fracaso sobre el monopolio de la violencia legítima, en virtud de que el problema económico, el regionalismo de las élites locales, los caciquismos y las intrigas políticas evidenciaron la incapacidad del Estado para centralizar el poder y gobernar a nivel nacional, lo que se tradujo en un sin número de guerras civiles y de rebeliones militares que pusieron en vilo la estabilidad política del país (Rivera, 2017).

La inexperiencia de la dirigencia

nacional no sólo se reflejó en la conducción de los asuntos internos del país, también se manifestó en su incapacidad para paliar los problemas del exterior pues carecía de una política diplomática y de fuerzas armadas capaces de enfrentar con éxito los reclamos internacionales de los que fue objeto, cuyo resultado se tradujo en los diversos amagos navales y terrestres que emprendieron España, Francia y Estados Unidos que pusieron en riesgo la soberanía nacional y la integridad territorial.

Como era de esperarse, las debilidades del Estado se reflejaron en la Armada, la cual enfrentó escases de recursos presupuestales para adquirir una flota naval y construir establecimientos, astilleros y cuarteles; por lo que el Estado tuvo que endeudarse para adquirir en diversos momentos algunos buques para enfrentar las coyunturas de guerra (Rivera, 2019 a).

Sin embargo, el problema económico no fue el único que enfrentó la joven nación, otro factor que incidió de manera categórica fue el del reclutamiento, la Armada había nacido en un país con escasa conciencia y vocación marítima, donde la visión imperante fue la del altiplano; lo que se tradujo en escases cróni-

ca de personal. El reclutamiento por enganchamientos voluntarios y el sistema de matrículas no funcionó en una sociedad que miraba tierra adentro (Rivera, 2019).

A pesar que desde 1822 se había reconocido la importancia de la Marina ante la prolongación del estado de guerra con España (Memoria de Marina, 1822), el resultado fue que el gobierno tuvo que recurrir a la leva; así como enviar a los presos a pagar su condena en las fuerzas armadas; y a la contratación de personal extranjero para que ocupasen puestos que iban desde comandantes, maquinistas, hasta llegar a marineros, fogoneros y grumetes (Rivera, 2019 b).

Como era de esperarse, estas formas de reclutamiento trajeron graves problemas relacionados con la moral, la disciplina y el orden; reflejo de las dificultades por construir una doctrina naval; sino también de inseguridad y vocación de servicio al colocar en manos de extranjeros la infraestructura y personal de las fuerzas armadas (Rivera, 1999, pp. 69-82 y 83-88).

Fue hasta el siglo XX que estas formas de reclutamiento desaparecieron, para dar paso únicamente

al enganchamiento voluntario y al enrolamiento de mexicanos por nacimiento como quedó estipulado en el artículo 32 de la Carta Magna de 1917.

De esta forma, los desafíos que enfrentó México en una buena parte del siglo XIX, se constituyeron no sólo en un impedimento para la edificación del Estado nacional; sino también en la construcción de la Armada; lo que no obstaculizó que la dirigencia política estuviera consciente del apremio que existía por formar cuadros profesionales en la Marina de Guerra en un siglo donde las intervenciones extranjeras habían llegado por el mar y la Armada era la primera línea de defensa; por lo que, consolidar una escuela naval se volvió un objetivo de primer orden. No obstante, las vicisitudes por las que atravesó México impidieron que la Academia Naval de Tlacotalpan que se había creado en 1825 pudiera cristalizar, así como también la enseñanza de la carrera naval que se impartía en el Colegio Militar que en ese siglo tuvo diversas sedes (Rivera, 2019 a).

Este pendiente histórico se resolvió durante el Porfiriato cuando el Estado logró fortalecer varias de sus estructuras, lo que permitió

proyectar un poder nacional hacia el exterior. En este contexto de progreso material, la Armada experimentó una modernización relativa, ya que se le dotó de un programa de adquisición de unidades de superficie para la guerra y formación de cadetes, la cual se integró con varios cañoneros, entre ellos el Veracruz, Tampico, Guerrero y Morelos; el transporte Progreso y algunos buques escuela como la Zaragoza y Yucatán (Rivera, 2017a, pp. 398-403 y Rivera, 2017b, pp. 69-74).

El punto a destacar es que fue en este marco de cambio y transformación que Díaz aprobó la iniciativa de creación de la Escuela Naval Militar del Brigadier de la Armada José María de la Vega, la cual se inauguró el 1 de julio de 1897.

A pesar del gran significado que representó esta edificación y que indudablemente es un parteaguas significativo en la historia de la educación naval del país, cuando se realiza un análisis fino, el resultado es que México estaba rezagado casi un siglo, en virtud de que en Europa habían surgido algunas escuelas castrenses de alto nivel como la Ecole Militaire Supérieure de Francia creada en 1878 (Rivera,

2010, pp. 36-41).

Al cambio de siglo, se hizo patente que era necesario que los egresados de la Escuela naval Militar debían especializarse, el mundo se transformaba vertiginosamente y los paradigmas sobre seguridad y defensa estaban cambiado por los efectos planetarios que produjo la Segunda Revolución Industrial y las dos guerras mundiales; por lo que, la opción a que se recurrió fue enviar a una parte de los marinos a estudiar al extranjero, a falta de una escuela donde se impartieran los estudios de alto nivel.

Es decir, como diría Norbert Elias fue el cambio en la mentalidad de una comunidad -en este caso de los marinos mexicanos- el que preparó -de forma lenta- el nacimiento del Centro de Estudios Superiores Navales, movidos tanto por las circunstancias internas como externas.

En este marco, a mediados de la década de los treinta, varios oficiales y capitanes de la Armada se pronunciaban por la necesidad de crear una Escuela Superior de Guerra Naval, interés que se manifestó sin mucho éxito tanto en los cuarenta y cincuenta (Rivera, 2010, pp. 134-139).

Es indudable que el interés de los marinos, estuvo asociado al con-

texto histórico que les tocó vivir, la urgencia por especializar a los oficiales y capitanes estuvo relacionada con dos factores externos: el impacto tecnológico que provocó la Segunda Revolución Industrial en las Marinas de Guerra, especialmente en el sistema de armas y la construcción naval que dio paso a la aparición de los grandes acorazados y submarinos; además de la percusión que representó el surgimiento de la aviación militar; mientras que el segundo factor se relaciona con las consecuencias políticas, económicas, sociales y militares que trajo el imperialismo que desembocó en las dos guerras mundiales. Este contexto de desarrollo tecnológico y de guerra, condujo a que se colocara en la palestra mundial temas delicados relacionados con la defensa y la seguridad.

En materia interna fueron también dos factores los que incidieron: el primero, concerniente a la inestabilidad política que siguió al término de la Revolución Mexicana en torno a la sucesión presidencial, el caudillismo y las rebeliones militares que desembocaron finalmente en una intensiva depuración y profesionalización castrense; además de la relevancia que representó para el país, la transición del poder militar a la esfera civil (Rivera, 1997, pp. 37-47).

El segundo factor fue en materia institucional, pues son años decisivos para la Armada, pues dejó de pertenecer a partir de 1939 a la Secretaría de la Defensa Nacional para ser parte integrante del recién creado Departamento de la Marina Nacional y posteriormente en 1940 de la Secretaría de Marina, lo que significó una radical transformación y un incremento exponencial de sus atribuciones (DOF, 31 de diciembre de 1939 y DOF, 30 diciembre de 1940).

Como se observa, fueron entonces las encrucijadas por las que atravesó la Nación mexicana y el contexto de guerra externo, lo que llevó a un cambio de mentalidad que indujo para que se planteara la necesidad de crear una escuela de alto nivel para la Armada de México.

C. La creación del CESNAV

El Centro de Estudios Superiores Navales se inauguró el 9 de marzo de 1970 (CESNAV); por lo que resulta sugerente preguntar porque se llevó a cabo su creación hasta ese momento, si desde treinta cinco años atrás se venía proponiendo, sin que hubiera tenido éxito alguno a pesar de las transformaciones que se dieron en el contexto internacional, nacional e institucional que ya se señaló.

De acuerdo a algunos testimonios históricos, sería a mediados de los años treinta que algunos marinos propusieron la creación de una escuela superior de guerra naval, estos fueron Antonio Vázquez del Mercado, Luis M. Bravo Carrera, Gontran J. Chaptal Ortiz y Enrique Carrera Alomia, quienes estudiaron el Curso de Estado Mayor en España y además habían sido comisionados en ese mismo país durante la construcción de los cañoneros Potosí, Querétaro, Guanajuato, Transporte Durango y los guardacostas Tipo 20⁵; lo que les servía de parámetro para darse cuenta del atraso en que se encontraba México en materia naval.

Desde una perspectiva histórica, se puede decir que el acicate que impulsaba la propuesta para la creación de una escuela superior de guerra naval estaba en referencia con la situación de atraso de la Armada y los avances que la industria militar había registrado gracias a la Segunda Revolución Industrial y las crudas experiencias de las dos guerras mundiales que condujeron a plantear nuevos paradigmas en torno a la defensa y seguridad⁶.

A pesar de las propuestas de los marinos mencionados, estas no prosperaron y la única opción

fue continuar con la práctica de enviar al extranjero a oficiales y capitanes para que se especializaran particularmente en las escuelas de guerra de Estados Unidos, España, Perú y Brasil (Rivera, 2010, p. 64).

Aunque en términos generales dicha preparación era de calidad -porque aprendían nuevas teorías y metodologías acerca de la guerra-; el problema es que se requería de estudios que versaran en la realidad nacional y que las escuelas del extranjero no podían proporcionar. Además de los gastos que representaba los estudios en el extranjero, por lo que sólo unos cuantos oficiales y capitanes eran los elegidos; mientras la gran mayoría no tenía acceso a dichos estudios de posgrado.

Otro de los momentos en que se aprecia la intención por crear una escuela superior de guerra naval fue en 1945, propuesta que rebasó la de 1935 que sólo había quedado en una idea; pues se formuló el Reglamento de la Escuela de Guerra Naval, y aunque este plantel educativo no se implementó, refleja la tenacidad de la institución por crear una escuela de este tipo, el planeta acababa de pasar por una conflagración de dimensiones nunca imaginadas respecto a la

5 Entrevista realizada al Almirante Salvador Gómez Bernard, disponible en Leticia Rivera Cabriales, Cuarenta años de historia del Centro de Estudios Superiores Navales, Secretaría de Marina, México, 2010.

6 Entrevista realizada al Almirante Alfonso Argudín Alcaraz, disponible en Leticia Rivera Cabriales, Cuarenta... op. cit.

destrucción, muerte y daños provocados a la economía, lo que hacía imperativo el poder contar con una escuela que pudiera enseñar nuevos paradigmas y tecnologías sobre defensa y seguridad nacional (AGAM, 1945).

El objetivo de creación de la Escuela de Guerra Naval, era impartir el curso de Estado Mayor Naval con la finalidad de "Formar Jefes de Estado Mayor para la Armada, cuyos servicios se prestarían en los estados mayores de los buques como en tierra". (Artículo 1) Como puede observarse, lo prioritario era preparar personal para la planeación y toma de decisiones en lo estratégico-operacional.

Bajo este tenor, el curso estuvo destinado a los capitanes de corbeta del Cuerpo General, los cuales serían seleccionados y evaluados por la Dirección General de la Armada (artículo 5), con base a sus hojas de actuación, principalmente sobre los rubros de competencia, don de mando y demás datos morales de carácter naval (AGAM, 1945, Artículo 7). En dicho Reglamento se especificaba que el curso tendría la duración de un año (Artículo 8).

Respecto a la organización directiva, se estableció que la Dirección de la Escuela de Guerra Naval debía recaer en el Director General de la Armada y que el de subdirector, fuera desempeñado por el Jefe de Estado Mayor (AGAM, 1945, Artículo 15 y 19), lo que refleja la elevadísima importancia que se dio en su momento a la creación de esta escuela pues su conducción fue depositada en altos jefes navales de la Armada, responsables de la parte operativa de la misma.

Referente al plan de estudios, este curso quedó integrado con las asignaturas que se muestran en el cuadro de abajo, el cual contempló materias relacionadas con temas castrense, así como de tipo humanista al incluir "Historia de la Marina" y "Derecho Internacional Marítimo y Legislación" (AGAM, 1945, artículo 70).

Asignaturas del curso de Estado Mayor, 1945

Materia	Horas semana
Estrategia Naval	5
Táctica Naval	5
Orgánica y servicio de Estado Mayor	5
Comunicaciones Navales	5
Inglés	5
Derecho Internacional Marítimo y Legislación	2
Historia de la Marina	3

Elaboración propia. Fuente: Reglamento de la Escuela de Guerra Naval, SEMAR, 1945.

Por su parte, el método de evaluación contemplaba que las asignaturas serían calificadas mensualmente con base a los siguientes valores (AGAM, 1945, artículos 71- 72):

Método de evaluación, Curso de Estado Mayor, 1945

Concepto	Puntaje
Mal	1
Regular	2
Bien	3
Muy bien	4
Distinto	5

Elaboración propia. Fuente: Reglamento de la Escuela de Guerra Naval, SEMAR, 1945.

Se estableció que, si un alumno durante dos meses consecutivos obtenía en una misma asignatura, calificación de dos o menos, sería motivo para que fuera separado de la Escuela por bajo aprovechamiento (AGAM, 1945, artículo 73). Asimismo, se instauró que las calificaciones mensuales, serían fundamentalmente sobre trabajos escritos. A esta calificación se sumaría la obtenida durante las prácticas que se efectuarían en los buques de la Armada (AGAM, 1945, artículo 74).

Para tener derecho a ser Diplomado de Estado Mayor, la calificación anual, no podría ser me-

nor a tres (AGAM, 1945, artículo 79). Los tres primeros lugares de cada promoción serían propuestos para el desempeño de comisiones en el extranjero, como agregados navales o ayudantes de éstos, según las circunstancias; o bien para alguna otra comisión distinguida (AGAM, 1945, artículo 81).

Un aspecto innovador del proyecto, fue la importancia que se otorgó a la planta docente, la cual se integraría a través del concurso de oposición, lo que garantizaría la calidad en la misma. Al respecto se señala en el artículo 30:

El profesorado de la Escuela de Guerra Naval será nombrado por el Secretario del Ramo a propuesta de la Dirección General de la Armada.

Siempre que sea posible, dicha propuesta se hará como resultado de concurso. (AGAM, 1945).

Se especificó que, para dar clase, los profesores podrían ser de la Armada en servicio activo, docentes civiles y militares retirados, estos últimos asignados por contrato (AGAM, 1945, artículos 31-32). Se reglamentó también que a la planta docente se le abriría una hoja de calificación, donde se registraría su actuación (AGAM, 1945, artículo 37).

Entre las funciones asignadas a los docentes estaba la de reportar mensualmente a la subdirección, las calificaciones obtenidas por el personal durante ese mes, así como los temas tratados durante el mismo (AGAM, 1945, artículo 38).

De igual forma, citado Reglamento establecía en su artículo 43 que los profesores que escribieran alguna obra y que fuera aceptada por la Secretaría de Marina como libro de utilidad para la Armada, serían recompensados con la condecoración correspondiente y premio que señalara la propia Secretaría (AGAM, 1945).

Por su parte, el artículo 44 y 45 estableció que los profesores militares que se hubieran desempeñado con eficiencia durante dos años consecutivos como mínimo, serían propuestos para la Condecoración de "Mérito Docente" y los profesores civiles a la medalla del "Mérito Especial", ambas con la resolución de la Junta Facultativa (AGAM, 1945).

Aunque el proyecto de una escuela de guerra naval no se echó a andar, se advierte la importancia que tenía para la Armada el especializar a los capitanes en el curso de Estado Mayor, dado el contexto de guerra por el que habían pasado. No obstante, este proyecto no cristalizó. Cinco años después volvió a resurgir la idea de creación de una escuela de alto nivel en 1950, por lo que éste fue el tercer momento histórico en que se concibe su creación. En esta ocasión sus promotores fueron altos mandos navales, entre ellos el Vicealmirante CG DEM. Gontrán J. Chapital Ortiz, quien era Jefe de Estado Mayor de la Armada; Ingeniero Naval Alberto J. Pawling Subsecretario de Marina, y el Vicealmirante CG. Manuel Zermeño Araico, Comandante General de la Armada (Revista CESNAV, 1985, p. 3). Con todo y la importancia que

revestía este proyecto, tampoco se pudo consolidar hasta 1970.

El punto a destacar de lo anterior, es que se aprecia en los tres momentos históricos mencionados, los nombres de varios marineros que creyeron firmemente en la necesidad de concretar dicho proyecto. Algunos de ellos tuvieron además una extraordinaria carrera al interior de la Secretaría de Marina, tales son los casos de Alberto Pawling y Juan Manuel Zermeño Araico, quienes llegaron a ser secretarios de Marina, el primero de 1949 a 1952 y el segundo de 1958 a 1964.

Otro de sus impulsores más decisivos fue Antonio Vázquez del Mercado, quien desde la década de los treinta luchó por la creación de esta escuela; lo que pudo consumar al final de su gestión cuando era Secretario de Marina (1964 a 1970). Su sucesor fue el Almirante Luis Mario Bravo Carrera (1970-1976), quien también fue uno de sus principales promotores desde la década de los treinta.

A esta selecta lista, se añade el nombre del Capitán Enrique Sangri Namur quien estudió el curso de Comando y Estado Mayor Naval en la Escuela de Guerra Naval del Perú, mismo que en sus

Memorias escribió sobre su experiencia en citado colegio:

Para mí todo era nuevo, los conceptos del trabajo de un Estado Mayor en tierra o embarcado... los manuales de procedimiento, los cambios de formación en la mar, el ATP1, las complejas operaciones de las unidades de superficie, aéreas y las de los submarinos, llenaban mi tiempo y mi mente, pensando en la falta que en México nos hacía todo lo relativo a una flota naval operativa; pensé muchísimas veces en la necesidad de una Escuela de Guerra Naval igual o similar a ésta (Sangri, 2017, pp.51-52).

Si la necesidad de tener una escuela superior de guerra naval existía desde la década de los treinta, y prosiguió entre 1945 y 1950, ¿Por qué no se logró su creación?, la respuesta se encuentra en los embates del propio contexto histórico que no permitió su fundación, a razón de los siguientes factores: el primero de ellos es que hacia mediados de la década de los treinta, la Armada aún pertenecía a la estructura de la Secretaría de Guerra y Marina, por lo que su creación era improbable por la falta de recursos y autonomía.

Un segundo factor, es que, al darse la Segunda Guerra Mundial, quiérase o no, México se vio involucrado en la política de defensa hemisférica de los Estados Unidos y aunque recibió varios

préstamos tendientes a robustecer la infraestructura naval del país; el esfuerzo se dirigió a su autonomía antes que a la creación de una escuela -por muy necesaria que ésta fuera-; el contexto repercutió para que deviniera la separación de la Armada de la Secretaría de la Defensa Nacional en 1939 y se creara el Departamento de la Marina Nacional en ese mismo año y que al año siguiente se le promoviera a Secretaría de Estado bajo el nombre de Secretaría de Marina.

Debido a la guerra y a las necesidades que la defensa hemisférica planteaba a Estados Unidos, condujo que la atención se centrara en fortalecer a la Armada y en su conjunto a la Marina Nacional, por lo que, no hubo tiempo para impulsar un proyecto educativo tendiente a crear una escuela superior de guerra naval; no porque careciera de importancia, sino porque los recursos se dirigieron a un proyecto de envergadura mayor.

Fue sólo cuando México se vio envuelto en los sucesos históricos que se desprenden de la polarización ideológica que causó la Guerra Fría en las décadas de los cincuenta y sesenta que se percibió como necesario crear una Escuela Superior de Guerra

Naval, debido no sólo al contexto externo marcado por la tensión militar entre Estados Unidos y la Unión Soviética, debido la revolución cubana, la guerra de Vietnam, la invasión soviética a Checoslovaquia, etc., sino porque la confrontación ideológica y el reclamo de derechos sociales y laborales hizo crisis y se manifestó en marchas estudiantiles y sindicales que comenzaron en Francia y se extendieron como reguero de pólvora por todo el mundo.

Dichos conflictos no fueron ajenos a México, pues internamente vivía sus propias encrucijadas con las guerrillas y un sinnúmero de movimientos sociales que desembocaron en manifestaciones y marchas de trabajadores y estudiantes a cuyas demandas, el Estado no supo dar respuesta.

En esa coyuntura de inestabilidad política y social, el Almirante Secretario de Marina Antonio Vázquez del Mercado, pudo al final del mandato de Gustavo Díaz Ordaz materializar y concretar el objetivo de crear una escuela superior de guerra naval, fundación que se manejó con la más absoluta discreción, debido a las razones que señala el Almirante Salvador Gómez Bernard:

Fue hasta el año de 1970 cuando se dio forma completa a la actual institución. Su inicio fue mediante un acuerdo confidencial entre el Secretario de Marina Antonio Vázquez del Mercado y el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Gustavo Díaz Ordaz...sin publicidad al exterior...nosotros siempre dijimos que era un curso de logística y de administración marítima...La legalización del Centro de Estudios Superiores Navales...fue dada a conocer en el Diario Oficial de la Federación hasta los últimos días de noviembre de 1970, fecha en que el señor Presidente Díaz Ordaz entregaba el mando y estaba libre de cualquier compromiso posterior (Rivera, 2010, Entrevista).

Como se desprende de esta entrevista, la confidencialidad con que se manejó la instauración del CESNAV, responde a la algidez del momento histórico nacional. Si bien el presidente Díaz Ordaz no quería autorizar su creación por el temor que podía provocar en el imaginario colectivo la creación de una escuela de esta naturaleza; lo cierto es que, finalmente los planteamientos vertidos por el Almirante Vázquez del Mercado, tuvieron un peso contundente para que se autorizara su creación.

En ese momento era necesario buscar nuevas fórmulas para atender las diversas problemáticas que podían afectar la

seguridad nacional, donde la represión social no podía ser una opción. Era necesario crear una escuela donde se pudieran analizar los conflictos que en México se estaban dando bajo nuevos paradigmas, distintos a los tradicionales.

Por estas razones, la creación del CESNAV se realizó bajo la más estricta confidencialidad y su anuncio se hizo hasta el último día de la gestión de Díaz Ordaz, cuando ya no le implicara compromiso alguno su autorización. Asimismo, no fue fortuito que se eliminara el nombre de Escuela Superior de Guerra Naval, por ello se le denominó Centro de Estudios Superiores Navales, y su objetivo fue impartir los cursos de Mando Naval y Estado Mayor; aunque se le agregó que daría cursos por correspondencia de materias relacionadas con la logística e inclusive de redacción y ortografía; a la par que realizaría actividades de investigación y desarrollo de temas marítimos, tecnológicos e inclusive culturales.

El Centro de Estudios Superiores Navales se inauguró el 9 de marzo de 1970 y se oficializó el 30 de noviembre, día último de la gestión presidencial de Díaz Ordaz y la administración secretarial de Antonio Vázquez del Mercado en un muy difícil y delicado contexto histórico.



En 1970 se crea el Centro de Estudios Superiores Navales bajo la administración del Presidente Gustavo Díaz Ordaz y el Almirante Antonio Vázquez del Mercado, Secretario de Marina. Imagen: Díaz Ordaz y su gabinete. Fuente: Mediateca INAH, disponible: <https://www.mEDIATECA.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A453988>

D. Los objetivos de creación y su primera estructura

Los objetivos del CESNAV quedaron expresados en el Acuerdo de creación, donde se estableció como justificación de su instauración los siguientes puntos (Acuerdo de creación, DOF, 30 noviembre, 1970):

Primero. Que el personal de oficiales de la Armada de México requiere permanentemente de cursos especiales para su mejor preparación en misiones operacionales y de mando,

y otras similares que su servicio exige".

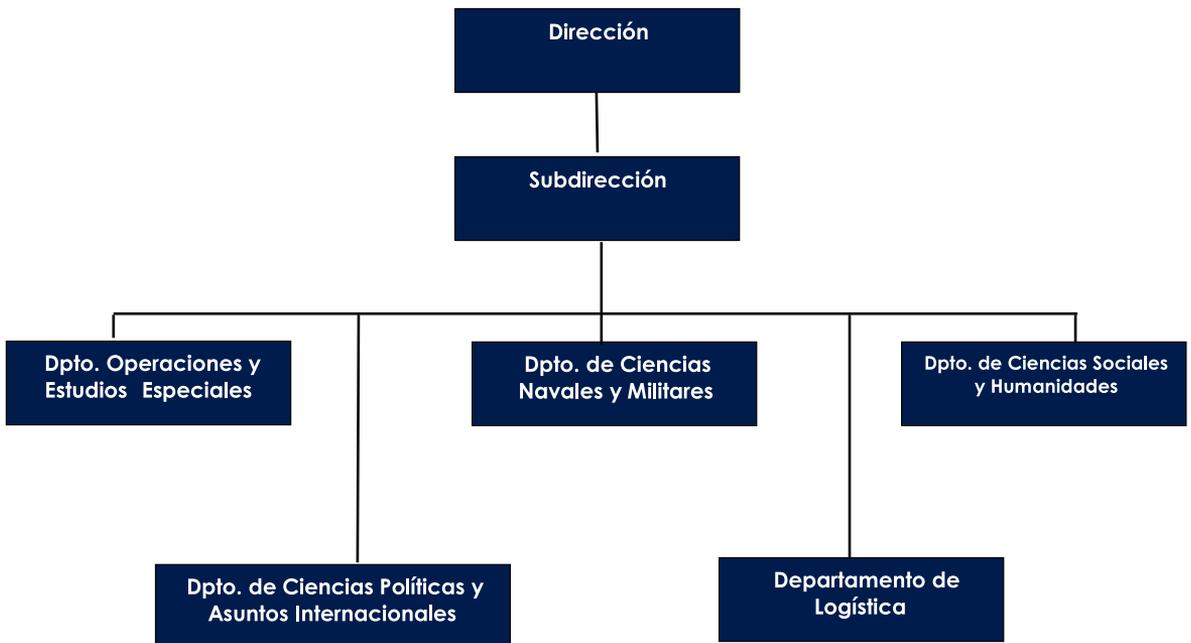
Segundo. Que hasta la fecha de dichas necesidades se han cubierto parcialmente acudiendo a Centros Navales Superiores del extranjero, los cuales no atienden a circunstancias especiales de orden nacional.

Tercero. Que la creación de un Centro de Estudios Navales Superiores cubrirá además funciones de investigación sobre asuntos marítimos de interés para México y de información para personal de otras entidades de la Nación.

Los considerandos enunciados vienen a refrendar la necesidad de la Armada por contar con una Escuela de Altos Estudios Navales, ya que la formación de oficiales en el extranjero no era suficiente, al carecer dichos estudios del análisis de la realidad mexicana; asimismo, el entorno en el que nació, marcó sus objetivos de creación (Acuerdo de creación, DOF, 30 noviembre, 1970), los cuales quedaron expresados de la siguiente forma:

- Desarrollar los conocimientos superiores de orden naval, científico y marítimo generales, que contribuyan a la mejor preparación del personal para el ejercicio del mando
- Impartir los cursos de Mando y Estado Mayor
- Conducir los ciclos y eventos culturales que el mando considere necesarios para la información y actualización del personal de la Armada.
- Funcionar como organismo auxiliar del mando, a través del Estado Mayor Naval, para el desempeño de actividades de estudios, trabajo e investigación.

Estructura orgánica del CESNAV, 1970



Es decir, lo que dio origen a la creación del CESNAV fueron los cursos de Mando Naval y Estado Mayor, estudios que son inherentes a la especialización de los marinos de guerra profesional, porque les permite conocer la conducción de la guerra en su nivel táctico y estratégico-operacional; además de que se convirtieron en prioridad por el mismo contexto de guerra; el acuerdo de creación dejó abierto el camino para la inserción de otro tipo de estudios; lo que se reflejó en su estructura de manera inmediata:

En esta estructura se encuentran las bases de su posterior desarrollo, ya que no sólo contempló la parte relativa al perfil de guerra requerido, sino también humanista y social, lo que permitió con el paso de los años la creación al interior del CESNAV de dos escuelas: la de Guerra Naval y la de Áreas Tecnológicas, Humanidades, Idiomas e Investigación.

De igual forma, desde sus umbrales el CESNAV contempló la inclusión de cursos por correspondencia, destinados al personal militar comisionado en las diferentes zonas navales, por lo que, se advierten aquí los orígenes de la educación a distancia.

En este marco, se designó como Director del CESNAV, el Capitán de Navío C.G. Manuel Hernández Obregón y como Subdirector el Capitán de Fragata C.G. Salvador Gómez Bernard.

E. El diseño de los primeros planes de estudio

Para el cumplimiento de las atribuciones del CESNAV, se conformó una Comisión que se encargó de diseñar los primeros planes de estudios, la cual quedó integrada por varios almirantes y capitanes del Estado Mayor de la Armada, de la Dirección General de Educación Naval y del Centro de Estudios Superiores Navales, cuya característica que compartían era no sólo un elevado grado jerárquico e importancia de sus cargos, sino que la mayor parte de ellos habían estudiado el curso de Estado Mayor en el extranjero (Sangri, 2017, pp. pp. 51-52), y cuyos nombres se enlistan en el cuadro de abajo (Conclusiones Comisión de Estudios sobre Organización Académica y Planes del CESNAV, 1970):

Comisión encargada del diseño de los planes de estudio del CESNAV, 1970.

Vicealmirante CG. DEM. Humberto Uribe Escandón	Jefe del Estado Mayor Naval
Contralmirante CG DEM. Alfonso Argudín Alcaraz	Subjefe del Estado Mayor Naval
Contralmirante CG DEM. José Montejo Sierra	Director de Educación Naval
Contralmirante CG DEM. Luis Jacome Calderón	Director del CESNAV
Capitán de Navío CG DEM. Salvador Gómez Bernard	Subdirector del CESNAV
Capitán de Navío CG DEM. Agustín Muñoz de Cote	Subdirector de Educación Naval
Capitán de Navío CG DEM David Zepeda Torres	Jefe N-1, Estado Mayor Naval
Capitán de Fragata CG DEM. Osvaldo Fourzan M.	Jefe N-6, Estado Mayor Naval
Capitán de Fragata CG DEM. Enrique Sangri Namur	Jefe N-2, Estado Mayor Naval

Elaboración propia.

La Comisión fue presidida por el Vicealmirante Humberto Uribe Escandón egresado del War College de Estados Unidos, quien era Jefe del Estado Mayor Naval de la Armada de México. La impartición de clases recayó en ellos mismos, así como en los capitanes Hernández Baeza y Armando Espínola Bernal.

Respecto a los objetivos de los cursos, el de Mando Naval fue preparar al personal de oficiales en el ejercicio de los Mandos Subordinados. Se estableció como obligatorio para los tenientes de navío y/o fragata del Cuerpo General; Aeronáutica Naval Piloto Aviador e Infantería de Marina (Conclusiones Comisión de Estudios sobre Organización Académica y Planes del CESNAV, 1970). El plan de estudios de Mando Naval quedó conformado de la siguiente forma:

Asignaturas del curso de Mando Naval, 1970

Legislación Nacional	Comunicaciones
Asuntos Internacionales	Táctica Naval y Aeronaval y empleo de Armas
Psicología del Mando	Táctica de Infantería de Marina y empleo de Armas
Organización	Planeamiento
Logística operacional	Conferencias especiales
Visitas	

Elaboración propia. Fuente: Plan de Estudios, Mando Naval, 1970.

Por su parte, el Curso de Estado Mayor tuvo como propósito formar personal para su inserción en los Estados Mayores de la Armada, se dividió en Estado Mayor Naval y Estado Mayor de Infantería de Marina. No se consideró obligatorio, sino optativo debido a que el capitán de Estado Mayor debe poseer ciertas características especiales (Conclusiones Comisión de Estudios sobre Organización Académica y Planes del CESNAV, 1970); lo que confirma la tesis de Samuel Huntington en su obra *El Soldado y el Estado* en relación con las características de maestría, responsabilidad y corporativismo que deben poseer los militares.

Asignaturas del curso de Estado Mayor Naval e Infantería de Marina, 1970

Derecho Constitucional	Orden Nacional
Derecho Internacional Marítimo	Planeamiento
Economía, administración militar	Áctica General de Mar y Tierra
Técnicas para hablar en público.	Áctica de Blindaje
Técnicas para discusión en grupo	Guerra Especial
Orgánica	Operaciones Anfibia y juegos de guerra
Asuntos internacionales	Logística y serv. Territorial
Estrategia	Guerra irregular
Técnica de Estado Mayor	

Elaboración propia. Fuente: Plan de Estudios, Estado Mayor, 1970

Respecto al Curso de Mando Superior y Seguridad Nacional, se estableció para capitanes de navío del Cuerpo General, Aeronáutica Naval e Infantería de Marina, con más de dos años de antigüedad en el grado. Su objetivo era preparar a los alumnos en el ejercicio de los Mandos Superiores y participar en el proceso de la toma de decisiones de alto nivel (Conclusiones Comisión de Estudios sobre Organización Académica y Planes del CESNAV, 1970). Aunque no se impartió de inmediato, fue considerado como uno de los posgrados que debía ofrecerse en el CESNAV, su puesta en marcha fue hasta el 16 de febrero de 1981.



Al centro, Almirante Antonio Vázquez del Mercado, Secretario de Marina, con la primera promoción del Curso de Diplomado de Estado Mayor. Fuente: Leticia Rivera Cabrieles, Cuarenta años de Historia del Centro de Estudios Superiores Navales, SEMAR, 2010.

Aunque estos tres cursos siguen existiendo en la oferta educativa del CESNAV pues se constituyen en la columna vertebral de la Escuela de Guerra Naval, el hecho de que el Acuerdo de creación fuera flexible y se estableciera que se realizarían estudios superiores de orden marítimo, naval y científico; abrió en definitiva el camino para que hoy en día se cuente con la Dirección de Áreas Tecnológicas, Humanidades, Idiomas e Investigación; lo que cambió el rostro de los egresados del CESNAV y que por consecuencia se haya incrementado la oferta educativa en la actualidad a dos doctorados, seis maestrías y 10 especialidades como se aprecia en el cuadro de abajo:

Oferta educativa del CESNAV, 2019

Doctorados	
1.	Defensa y Seguridad Nacional
2.	Doctorado en Administración Marítima y Portuaria.
Maestrías	
3.	Seguridad Nacional
4.	Seguridad de la Información
5.	Administración Naval
6.	Maestría en Administración Marítima-Portuaria y Aduanas Marítimas
7.	Geopolítica
8.	Ciencias Políticas
Especialidades	
9.	Mando Naval
10.	Análisis de Operaciones
11.	Sistemas de Armas
12.	Electrónica Naval
13.	Informática
14.	Comunicaciones Navales
15.	Logística operativa
16.	Derecho del Mar y Marítimo
17.	Inteligencia
18.	Sistemas de Operaciones

Elaboración propia.

A manera de conclusiones La impostergable evolución y desarrollo del CESNAV

El recorrido histórico efectuado a través de la longue durée de Fernand Braudel, muestra como para 1970, la creación del CESNAV resultaba un hecho contundente e impostergable; dadas las transformaciones avasalladoras del contexto mundial y nacional que venían repercutiendo en los temas de defensa y seguridad nacional desde las dos gue-

rras mundiales y que se intensificaría después de la guerra fría, ambiente del cual México no pudo escapar.

Aunque la creación del CESNAV se produjo en un muy difícil y tenso ambiente, irónicamente fue la algidez de ese contexto, el que le proporcionó el fundamento para su creación pues era imprescindible instaurar una escuela de este tipo, para que, con base a nuevos paradigmas se analizaran los nuevos retos y de-

safíos que enfrentaba la nación mexicana en materia de defensa y seguridad nacional.

El contexto de finales de la década de los sesenta hizo que se sintiera como nunca, la necesidad de contar con oficiales y capitanes especializados en la línea de mando, pues como han afirmado acertadamente Max Weber y Samuel Huntington-, los militares no sólo ejercen el monopolio de la violencia legítima del Estado, sino también la administración de su seguridad; por lo que exige de cualidades especiales relacionadas con la maestría, responsabilidad y corporativismo que sólo a través de la educación se puede obtener.

A pesar del innegable carácter de escuela de guerra que tiene el CESNAV, la forma como fue redactado su acuerdo de creación, abrió el sendero para la flexibilidad académica, al incluir estudios de orden superior sobre temas de desarrollo marítimo, científico y tecnológico, así como humanístico; lo que en palabras de Marina Nuciari confirma que los militares además de su formación y especialización castrense, poseen características que se derivan de su contacto y permeabilidad con la sociedad civil ante la emergencia

de nuevas amenazas que no requieren de un uso tradicional del empleo de la fuerza (2003).

La forma como ha evolucionado el CESNAV permite confirmar la premisa de investigación de que han sido los embates políticos, económicos, sociales, militares y culturales del contexto histórico los que permitieron la creación del Centro de Estudios Superiores Navales y basándonos en los planteamientos de Norbert Elias, percibe en el estudio del CESNAV, no sólo las dificultades para su creación, sino los conflictos en que sus impulsores y creadores se vieron sumergidos durante varias décadas para concretar su fundación.

La trayectoria que ha tenido el CESNAV en 50 años de existencia, permite confirmar que sus posgrados y planes de estudio han respondido a las necesidades que le impone el propio Estado mexicano a la Secretaría de Marina-Armada de México y que, en ese sentido, sus egresados poseen un amplio y alto perfil académico cuyos conocimientos están al servicio de la Nación.

Fuentes de archivo y hemerográficas

Archivo General de la Armada (AGAM). (1945). Reglamento de la Escuela de Guerra Naval.

Diario Oficial de la Federación (DOF). (1939). México. 31 de diciembre.

Diario Oficial de la Federación (DOF). (1940). México. 30 de diciembre.

Diario Oficial de la Federación (DOF). (1970). México. 30 de noviembre.

Fuentes bibliográficas

CESNAV. (1970). Conclusiones obtenidas por la Comisión de Estudios sobre Organización Académica y Planes del Centro de Estudios Superiores Navales, Comandancia General-Estado Mayor Naval, México, 29 de noviembre.

CESNAV. (1970). Plan de Estudios del Curso de Mando Naval.

CESNAV. (1970). Plan de Estudios del Curso de Estado Mayor Naval.

CESNAV. (1970). Plan de Estudios del Curso de Estado Mayor de Infantería Naval.

Elias, Norbert. (2011). "Studies in the genesis of naval profession". British Journal of Sociology. vol. 1. Apuntes de Investigación del CECYP. Año XV. Núm. 20.

Huntington, Samuel. (1985). The soldier and the state (the theory and politics of civil military relation. USA, Harvard University Press, Cambridge.

Nuciari, Marina. (2003). "models and explanations for military organization: An updated reconsideration". Nueva York. Plenum Publishers.

Revista del Centro de Estudios Superiores Navales. (2017). Julio-septiembre. Volumen 38. Número 3. Secretaría de Marina.

Revista del Centro de Estudios Superiores Navales. (1985). Año VII. Número 50. Secretaría de Marina.

Rivera Cabrieles, Leticia. (1997). "El caudillismo revolucionario: la vulnera-

bilidad del sistema personalista. El proceso hacia la institucionalización". Revista del Centro de Estudios Superiores Navales. Año XVIII. Núm. 105, julio-agosto. México. SEMAR.

_____. (1999) Desarrollo Institucional, Reclutamiento, Orígenes Sociales y Profesionalización en la Armada Mexicana (1821-1941). Tesis de maestría, México. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.

_____. (2010). Cuarenta años de Historia del Centro de Estudios Superiores Navales. México. Secretaría de Marina.

_____. (2012). "Un contexto histórico adverso". Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México. Tomo I. México. Secretaría de Marina- Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.

_____. (2017a). "El problema de la inserción extranjera, la nacionalización de la marina y el inicio de la ampliación de las funciones en la constitución de 1917". Fuerzas Armadas y Constituciones de México. México, SEMAR.

_____. (2017b). "Marinos en la Revolución, la Constitución de 1917 y la nacionalización de la Marina". Memoria y Prospectiva de las Secretarías de Estado, Biblioteca Constitucional INEHRM. México. INEHRM-SEMAR.

_____. (2019a). "La influencia de la historia en la construcción de la conciencia marítima". Texto inédito, en prensa.

_____. (2019b). "Reminiscencias de las acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas (1804 y 1828). Un ejercicio de reflexión histórica sobre la vigencia del poder naval desde la visión de México". Seminario Virtual Internacional. Escuela Superior de Guerra, Colombia. (conferencia).

Tilly, Charles. (1985). "War Making and State Making as Organized Crime", Bringing State Back, Cambridge, Cambridge University Press.

Weber, Max. (1992). La ciencia como profesión, la política como profesión. Madrid, España. Espasa Calpe.

Sangri Namur, Enrique. (2017). Mis Memorias, México.

ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES
UNIVERSIDAD NAVAL



Sistema Educativo Naval y su vinculación con la evolución académica del Centro de Estudios Superiores Navales

“La educación genera confianza. La confianza genera esperanza. La esperanza genera paz”
Confucio

Resumen

En el presente escrito se hace una descripción histórica de la Educación Naval en México, que se caracteriza en todo momento por buscar y generar espacios de formación escolarizada o no escolarizada, en donde sus recursos humanos se forman apegados a valores institucionales, moldeando una conciencia moral y acrecentado la actitud de servicio congruente con el ser y hacer de un buen mexicano al servicio de la Patria.

Dentro del Sistema Educativo Naval, el Centro de Estudios Superiores Navales, se crea como respuesta a la necesidad de tener líderes navales que respondan a las rápidas transformaciones del contexto histórico en el que se forman, con sentido de solidaridad y compromiso individual, institucional y nacional.

Es por ello, que en este Plantel Educativo Naval, se ha genera-

do con el paso de los años mayor cobertura educativa, tanto en la matrícula escolar como en los estudios que se ofertan, la actualización de la currícula naval es periódica, las estrategias, técnicas y evaluación de enseñanza-aprendizaje se apegan a las corrientes pedagógicas y psicológicas de vanguardia, con el fin de que sea objetivo y pertinente el proceso educativo, que ha dado como resultado que citados estudios de posgrado se encuentren actualmente inscritos en el Programa Nacional de Posgrados de Calidad del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (PNPC-CONACYT), lo que representa una garantía para el discente que cursa los estudios, la planta académica que los imparte y el personal de pedagogos y psicólogos, que los procesos, instrumentos y reportes de resultados que emplean durante las asesorías psicopedagógicas y seguimiento educativo son los adecuados, así mismo, que la administración y lideraz-

go ejercido parte del personal de directivos durante la organización y conducción de los recursos humanos, materiales y financieros son empleados para alcanzar los objetivos educativos de los posgrados.

Es así como el Centro de Estudios Superiores Navales suma esfuerzos para forjar una Marina de resultados y como consecuencia de ello, fomenta en los discentes actitudes propositivas en plenitud de sus potencialidades físicas, intelectuales, afectivas y con un acervo de valores cívicos y humanos que les permite incidir de manera eficiente y eficaz en el desarrollo, progreso y seguridad del país.

Palabras clave

Antecedentes históricos de la educación naval, sistema educativo naval, calidad y evaluación educativa, Programa Nacional de Posgrados de Calidad del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (PNPC-CONACYT).

Abstract

A historical description of the Naval Education in Mexico is done, characterized in every moment by searching and generating both: scholarized and non-scho-

larized formation spaces where its human resources are formed and bound to institutional values, thus creating moral consciousness and increasing an attitude of service in accordance with the righteousness in the being and the doing for a good Mexican citizen that serves his Homeland.

As a part of the Naval Educational System, the Mexican Center for Advanced Naval Studies was created in response to the need of counting on naval leaders capable of responding to the quick transformations met within the different historical moment they take place in, with a strong sense of solidarity and personal, institutional and national commitment. Throughout the years and in response to this deep compromise, this Naval Educational Campus has gone through a growing process offering a wider educational coverage not only with the increasing number of registered students, but also with the programs offered; the periodic upgrading of naval curricula; the bound of strategies, techniques and assessment of the teaching-learning process by means of the most advanced pedagogic and psychological currents, in order to count on an objective and accurate educational process. These efforts have led to the

registration of the curricula into the National Program of Quality Postgraduate Studies before the National Council for Science and Technology (PNPC-CONACYT, as per its acronym in Spanish), which represents a guarantee to the student, the faculty, the personnel from the areas of both pedagogy and psychology that not only the processes, but also the instruments and the reports on results applied during the psychopedagogical counseling and the educational follow-up are adequate, as well as the management and leadership exercised by the academic authorities in the administration of the human, material and financial resources aimed at reaching the educational objectives of our postgraduate programs.

This is how the Center for Advanced Naval Studies strengthens its efforts to create a Naval institution that generates results and, as a consequence of that, encourages the students to be purposeful by means of their physical, intellectual and affective features; with a heritage of civic and human values to have an influence in the efficient development, the progress and the safety of the Country.

Keywords

Historical background of naval education, naval educational system, educational quality and assessment, National Program of Quality Postgraduate Studies from the National Council for Science and Technology (PNPC-CONACYT).

Currículum

Capitán de Fragata del Servicio Docente Naval, Licenciada en Pedagogía Alma Rosa Albarrán Reyes.

Doctora en Educación, Maestra en Educación (Aprobada con Mención Honorífica con elaboración del Modelo Educativo Naval, Siglo XXI), Especialidad en Docencia, Licenciada en Pedagogía por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Ha cursado diversos Diplomados, entre ellos: Diplomado en Competencias y Constructivismo (UNAM), Diplomado en Andrología (UVM-Campus Tlalpan), Diplomado de Ambientes Virtuales de Aprendizaje (CIC-IPN), Diplomado de Redes de Comunicaciones de Datos con Mención Honorífica con la instalación y configuración del

Sistema Integral de Educación a Distancia de la SEMAR, Línea de Especialización en Programas Educativos Computarizados (DGSCA-UNAM). Entre otros cursos ha realizado: Seminario de fundamentos Epistemológicos de la Pedagogía Social (CESU-Universidad de Barcelona), Seminario "Alternativas Pedagógicas en América Latina (FFyL-Universidad de Buenos Aires), Segundo Congreso Nacional de los problemas de Aprendizaje (IPA), Curso "El desarrollo del niño y los problemas de Aprendizaje (IPA) Curso "Diseño Curricular" (ESIME-IPN), Conferencia "Adolescencia y aprendizaje" (ESIME-IPN), Simposio de Psicología Educativa y Educación Básica (UPN), Simposio "Análisis de Problemas de Aprendizaje" (FFyL-UNAM), Simposio VI Encuentro de Sistemas Aplicados a la Administración Escolar (UNAM). Durante su trayectoria profesional de casi 25 años en el Servicio Activo de la Armada de México, se ha desempeñado en diferentes áreas administrativas y educativas de la Secretaría de Marina, donde ha recibido diversos reconocimientos por su desempeño. Actualmente es Jefa de Pedagogía de Educación Presencial (Subjefatura de Pedagogía) del Centro de Estudios Superiores Navales.

Teniente de Corbeta Servicio de Sanidad Naval Licenciada en Psicología Martha Lilian Lagrave Alvarado

Cursó la Licenciatura en Psicología en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, complementando su preparación con el idioma inglés (UNAM-Canadá) y un curso sobre Sexualidad y Terapia de Pareja (Universidad Complutense de Madrid). Cuenta con dos certificaciones: Coaching, impartida en el Instituto Nacional Certificador de Coaching, y el Mindfulness Teacher Training, por el Instituto Mexicano de Mindfulness. Durante su trayectoria laboral se ha destacado en brindar terapia, capacitar personal e impartir talleres para padres de familia. Ha brindado su servicio en la Armada de México en el área de Sanidad Naval. Actualmente es Psicóloga de Educación Presencial del Centro de Estudios Superiores Navales.

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 2 de septiembre de 2019.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor. Aprobado el 28 de febrero de 2020.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

I. Introducción

En la historia de México, el mar y sus costas han jugado un papel importante con la vinculación de este territorio con el resto del mundo, los trabajos que llegan a referirse a ellos, destacan a los litorales y sus puertos con aspectos que afectaron al interior del territorio mexicano como “el comercio, las epidemias, los movimientos migratorios y religiosos o las invasiones” (Intertlántica., 2019), pero poco se refieren a la educación naval y de los primeros intentos por establecer sistemas escolarizados náuticos. Por ello, es de interés presentar una breve historia de la Educación Naval en México y del Sistema Educativo Naval de la Secretaría de Marina, cómo se ha venido diversificando la preparación del personal naval, la creación de

nuevos planteles educativos y su modernización, aunado a la normatividad educativa institucional y su vinculación con la evolución académica del Centro de Estudios Superiores Navales.

II. Desarrollo

Los resultados actuales en el Sistema Educativo Naval son producto de la madurez que la Secretaría de Marina ha ido adquiriendo con el paso de los años, pues las exigencias contextuales de cada época han propiciado la reestructuración administrativa que impulsa a formar recursos humanos para que, educativa y operativamente, estén más preparados para el cumplimiento de su misión y su deber con la nación.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 1 de la Ley Orgánica de la Armada de México, se establece que “La Armada de México es una institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país; en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales” (D.O.F., Ley Orgánica de la Armada de México, 2017, pág. 1).

Para tal fin, es indispensable que sus recursos humanos posean los conocimientos teórico-prácticos que les permita alcanzar citada misión, determinando en el artículo 51 de esta misma Ley Orgánica, que:

“La educación naval tiene por objeto proporcionar al personal naval los principios doctrinarios navales, conocimientos y habilidades para el cumplimiento de sus funciones dentro de la Armada de México, en los términos establecidos por las disposiciones legales y reglamentarias. Se conforma por los siguientes niveles educativos: adiestramiento, capacitación, formación y posgrado. Estos niveles se llevarán a cabo en las unidades y en los establecimientos de la Armada, así como en otros centros educativos nacionales o extranjeros”. (D.O.F., Ley Orgánica de la Armada de México, 2017, pág. 14)

Sin embargo, se considera necesario, que para la comprensión de la situación educativa naval que prevalece en este siglo XXI, se identifiquen los principales acontecimientos históricos que han hecho posible la consolidación del Sistema Educativo Naval y por ende en el Centro de Estudios Superiores Navales; así mismo, como se denota que en diversas épocas se ha trabajado

para tener recursos humanos en el país, destinados al resguardo de nuestro mares y defensa de nuestra seguridad nacional, cuya formación académica se podría deducir, que siempre busca responder a las exigencias contextuales de su época, con la mejor intención educativa, como se muestra en la tabla 1.



Tabla 1. Antecedentes históricos de la Educación Naval en la SEMAR (DIGADEN, 2010).

Fecha	Situación histórica	Resultado
27 de septiembre de 1821	Consumación de la Independencia de México.	Las autoridades mexicanas se percataron de la necesidad de formar una marina nacional.
1822	Se implementan a lo largo de la nación, academias compuestas por mexicanos de nacimiento.	Se crea la Escuela de Matemáticas y Náutica en Campeche.
1824		Se implementa la Escuela Náutica en San Blas, Nayarit.
1824		Se conforma la Escuela Naval de Tlacotalpan.
1825	Los aspirantes son seleccionados por el Ministerio de Guerra Marina. Realizan el primer viaje de prácticas a bordo del Navío Congreso Mexicano.	Se inician clases en la Escuela Naval de Tlacotalpan, también conocida como el Colegio de Marina.
1827	Cambio de sede y de nombre del Colegio de Marina a Academia de Marina, trasladándose a Córdova.	Se instala la Academia de Marina, antes denominado como Colegio de Marina.
22 de marzo de 1830	Se promulgó la Ley Orgánica de la Marina Nacional al no existir ningún documento normativo que regulara sus actividades como parte de un México Independiente.	Se publica la Ley Orgánica de la Marina Nacional.
1832	El Congreso estatal de Campeche decretó el establecimiento de una cátedra de náutica.	Se establece cátedra náutica en Campeche.
1836	Fueron cerrados los planteles de Tlacotalpan y Tepic. Mientras permanecieron abiertas citadas academias fomentaron el espíritu marineró en los jóvenes de la época.	Se cierran planteles educativos de Tlacotalpan y Tepic.
1841	Se inaugura un nuevo plantel de Educación Naval en Campeche.	Se inaugura plantel educativo en Campeche.
1842	Este plantel se establece en el Colegio Clerical de San Miguel.	
19 de enero de 1854	Se dictó el Decreto para la creación de la Marina de Guerra. En el Colegio Militar se admitirían 20 cadetes destinados a servir en las costas del país.	Decreto para la creación de la Marina de Guerra.
1854	El General Antonio López de Santa Ana, decretó el establecimiento de una Escuela Náutica.	Se publica la creación de la Escuela Náutica en Ciudad del Carmen.

Tabla 1. Continúa antecedentes históricos de la Educación Naval en la SEMAR.

Fecha	Situación histórica	Resultado
1857	El General Ignacio Comonfort, decretó el establecimiento de dos colegios náuticos.	Se publica la creación del Colegio Náutico en la Fortaleza de San Juan de Ulúa y Colegio Náutico en Mazatlán.
1863	Debido a la intervención francesa, el Colegio Militar Cierra sus puertas.	Suspensión de actividades académicas del Colegio Militar.
1867	El Colegio Militar reabre sus puertas con el triunfo de la República sobre el imperio de Maximiliano.	Restablecimiento de actividades académicas del Colegio Militar.
1880	En Colegio Militar se encontraban como Cadetes: Fernando Siliceo, Rufo Sada, Aurelio Jiménez y Fernando Tenilado, quienes posteriormente pasaron a la Escuela de Campeche.	En el Colegio Militar se estableció la cátedra de mecánica aplicada a la navegación.
8 de marzo de 1880	El presidente Porfirio Díaz, decretó la creación de las Escuelas Náuticas de Campeche y Mazatlán para la Marina Comercial.	Se crean las Escuelas Náuticas de Mazatlán y Campeche, mismas que inician actividades académicas en 1881 y 1882, respectivamente.
1880	Se reinstala el curso de marina para oficiales en el Colegio Militar de Chapultepec.	Se hace obligatorio cumplir con un año de prácticas al término de sus estudios en buques de la escuadra española.
1883	La compañía mexicana trasatlántica, celebra un contrato mediante el cual debe proporcionar práctica a determinado número de alumnos de la Escuela Náutica de Campeche.	Los alumnos de la Escuela Náutica de Campeche, realizan prácticas en la compañía mexicana trasatlántica.
1889	El Capitán de Navío José María de la Vega González, jefe del departamento central de marina de la Secretaría de Guerra y Marina, presenta un proyecto para la creación de una Escuela Naval Militar, el cual no fue aprobado.	Se rechaza el proyecto de creación de una Escuela Naval Militar.
1891	Fue bautizado con el nombre de Ignacio Zaragoza el primer buque mexicano que circunnavega el mundo, el cual fue construido por astilleros franceses de Forges et Chantier de la Méditerranée, de Havre.	Primer Buque Mexicano que circunnavega el mundo.
1894-1895	Se clausuran las Escuelas Náuticas de Campeche y Mazatlán.	Se clausura la Escuela Náutica de Campeche (1894) y Mazatlán (1895).
8 de enero de 1896	El General Porfirio Díaz, presidente de México expide el Decreto número 130, en el cual se especificaban los planes de estudio y prácticas a los aspirantes de la Marina de Guerra y Pilotines de la Marina Mercante.	Se publica Decreto sobre los Planes de Estudios y prácticas de los aspirantes de la Marina de Guerra y Pilotines de la Marina Mercante.

Tabla 1. Continúa antecedentes históricos de la Educación Naval en la SEMAR.

Fecha	Situación histórica	Resultado
19 de abril de 1897	El Brigadier de la Armada José María de la Vega, presentó una nueva iniciativa para la creación de una Escuela Naval Militar, proponiendo como sede de este plantel, la ciudad y Puerto de Veracruz.	Propuesta para la creación de la Escuela Naval Militar.
23 de abril de 1897	El General Porfirio Díaz, presidente de México expide el Decreto del establecimiento en Veracruz de un plantel para instrucción científica y militar para los jóvenes que se dediquen al estudio de las carreras de Oficiales de Guerra y Maquinistas de la Armada.	Decreto para la creación de la Escuela Naval Militar con sede en Veracruz.
1921	Se realizan los programas para la organización y desarrollo de todos los servicios marítimos del país, dando especial énfasis a la educación naval, por los que se aumenta la matrícula escolar en la Escuela Naval Militar de 80 a 150.	Aumento de la matrícula escolar en la Escuela Naval Militar.
1932.	Se crea la Dirección General de Educación Militar en la Secretaría de Guerra y Marina.	Derivado del análisis realizado a los planes de estudio, se determina que el Ingreso a la Escuela Naval Militar sea con secundaria terminada.
21 de abril de 1937	Le fue impuesta a la Escuela Naval Militar la condecoración de Heroica, por la defensa al puerto y a su alma mater que los cadetes realizaron ante a tropas norteamericanas el 21 de abril de 1914.	Se impone condecoración de Heroica a la Escuela Naval Militar.
30 de diciembre de 1939	Se decreta la creación del Departamento de Marina Nacional, se incorpora a su ámbito de competencia la función de educación pública naval en la Armada de México, según el artículo 15, fracción III de la Ley de Secretaría y Departamento de Estado de este año.	Decreto de la creación del Departamento de Marina Nacional.
31 de diciembre de 1940	El Departamento de Marina Nacional fue elevado al rango de Secretaría de Estado.	Se crea la Secretaría de Marina.
1940-1941	Se crean nuevos planteles educativos Navales que inician sus actividades académicas en 1941.	Se crea la Escuela de Marinería de la Armada en San Juan de Ulúa y la Escuela de Aviación Naval en Veracruz.
17 julio de 1944	La Ley Orgánica de la Armada de México establece que el Estado Mayor de la Marina, quedará adscrito a la Dirección General de la Armada de México como Estado Mayor Naval, lo que deriva en la integración de las funciones de Educación Naval.	Se publica Ley Orgánica de la Armada de México.

Tabla 1. Continúa antecedentes históricos de la Educación Naval en la SEMAR.

Fecha	Situación histórica	Resultado
07 diciembre de 1946	Se ratifica la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, que establecen "que la Secretaría de Marina debe organizar, administrar y preparar a la Armada Nacional y la Policía Marítima; así como promover y organizar la Marina Mercante y otras".	Se ratifica la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.
1947-1949	En junio de 1947, se eleva una petición ante la Cámara de Diputados en la que se solicita que tanto el Colegio Militar como la Escuela Naval, sean declarados planteles "Heroicos", la cual fue aprobada el 20 de diciembre de 1949.	El Colegio Militar y la Escuela Naval son declarados Heroicos. La Escuela Naval Militar es declarada Heroica por la defensa del Puerto de Veracruz e instalaciones de la escuela el 21 de abril de 1914.
1952	En el Cincuentenario de la Heroica Escuela Naval Militar el presidente de la República Lic. Miguel Alemán Valdés, dio la noticia de la Construcción de un nuevo edificio en Antón Lizardo, Veracruz, iniciando actividades en el año de 1952.	Construcción de un nuevo edificio en Antón Lizardo, Veracruz, en las instalaciones de la Heroica Escuela Naval Militar.
1967	Mediante el Acuerdo Secretarial Número 585 de fecha 30 de diciembre de 1967, se creó la Dirección de Educación Naval adscrita a la Comandancia General de la Armada.	Creación de la Dirección de Educación Naval.
1972	Se implementa el Plan General de Educación Naval, en el que se especifican cuatro niveles de formación para el Sistema Educativo Naval: Adiestramiento, Capacitación, Formación y Especialización.	Plan General de Educación Naval (PGEN-1972).
1985	En la Ley Orgánica de la Armada de México del 19 de febrero de 1985, se modifica el nombre y nivel de la Comandancia General de la Armada por el de Jefatura de Operaciones Navales, modificándose también el de la Dirección de Educación Naval, por el nivel de Dirección General de Educación Naval, adscribiéndose a la citada Jefatura, a través de la Coordinación General de Servicios Técnicos.	Se modifica el nombre de la Dirección de Educación Naval por el de Dirección General de Educación Naval.
1990	Por acuerdo del Secretario de Marina, fue creada la Coordinación General de Recursos Humanos incorporándose a esta estructura la Dirección General Adjunta de Educación Naval.	Se crea la coordinación de Recursos Humanos.
1993-1994	La Ley Orgánica de la Armada de México de fecha 24 de diciembre de 1993, se modifica la Estructura Orgánica Básica de la Secretaría de Marina-Armada de México, por lo que a partir del 1º de febrero de 1994, el Secretario de Marina dispuso que la Dirección General de Educación Naval pasó a depender del Estado Mayor General de la Armada.	La Dirección General de Educación Naval queda a cargo del Estado Mayor General de la Armada, por desaparecer la Jefatura de Operaciones Navales y las Coordinaciones Generales.

Tabla 1. Continúa antecedentes históricos de la Educación Naval en la SEMAR.

Fecha	Situación histórica	Resultado
El 1º de Abril del 2001	Por acuerdo del Secretario de Marina, se modifica la estructura Orgánica de la Secretaría de Marina, cambiándose el nombre de Dirección General de Educación Naval por el de Dirección General Adjunta de Educación Naval, dependiente de la Dirección General de Recursos Humanos y de la Oficialía Mayor.	Cambio de denominación de la Dirección General de Educación Naval por Dirección General Adjunta.
2003	<p>Cumpliendo con lo Establecido en el “Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006” y de acuerdo al “Programa Institucional de Desarrollo de la Secretaría de Marina 2001-2006”, en el rubro de educación, el cual está dirigido a elevar el nivel académico de sus integrantes para cumplir con la misión y atribuciones asignadas, se restructuró el “Plan General de Educación Naval 1972” obteniéndose el denominado “Plan General de Educación Naval 2003”.</p> <p>Dentro de sus dos grandes vertientes, la educación naval se encarga de lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Personal que ingresa a las escuelas de formación. ✓ Personal que ingresa al Servicio Activo de la Armada de México, con la posibilidad de capacitarse, formarse como técnico profesional o especializarse en su servicio. <p>Se implementó el Sistema Integral de Educación a Distancia, que tiene como objetivo: “Ampliar la cobertura educativa a un bajo costo, mediante la utilización de tecnología digital de punta como lo es Internet y la red satelital de EDUSAT, proporcionando conocimientos de calidad a través de la educación en línea (E-learning) y teleconferencia a un mayor número de estudiantes, atendiendo las demandas de modernización, especialización y superación del personal naval”.</p>	<p>Se elabora e implementa el Plan General de Educación Naval 2003.</p> <p>Se crea e implementa el Sistema Integral de Educación a Distancia en la SEMAR.</p> <p>Se le otorga el reconocimiento INNOVA, por ser una de las mejores prácticas en la Administración Pública Federal, al representar una alternativa que abatía costos y ampliaba la cobertura educativa en la Secretaría de Marina.</p>
2006	Documento con el que se establecen los principios y lineamientos legales, filosóficos, pedagógicos, académico-administrativos del Sistema Educativo Naval. El modelo se sustenta en los cuatro pilares de la Educación establecidos por la UNESCO: aprender a aprender; aprender a hacer; aprender a ser; aprender a convivir, así como también está fundamentado en las teorías constructivista, cognoscitivista y humanista.	Se crea e implementa Modelo Educativo siglo XXI, en colaboración con el Colegio de Pedagogía de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Tabla 1. Continúa antecedentes históricos de la Educación Naval en la SEMAR.

Fecha	Situación histórica	Resultado
2010-2016	Creación de las Directivas	
2007	Se formaliza el proyecto de doctrina (DAM), que regula el las actividades las actividades administrativas y operativas de la institución.	Modelos doctrinarios de la Armada de México (DAM).
2015	Se actualiza el Plan General de Educación Naval, para apoyar en su parte correspondiente al mandato del presidente de la República de alcanzar un México con Educación de Calidad que impulse el desarrollo del país y lo coloque a la vanguardia en el entorno internacional.	Se actualiza y publica el Plan General de Educación Naval en colaboración con el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM).
	Se actualiza el Modelo Educativo Naval, en este documento se plasman las competencias que deben alcanzarse en los Establecimientos Educativos Navales. El modelo está basado en una filosofía humanista y una formación integral. El objetivo de este Modelo Educativo, es la eficiencia operativa y eficacia educativa de los establecimientos educativos navales, con el fin de lograr la formación integral del personal naval; alineada a las necesidades requeridas por la Secretaría de Marina en relación al adiestramiento, capacitación, formación y posgrado para el cumplimiento de sus atribuciones y contexto actual del país.	Se actualiza y publica el Modelo Educativo Naval, en colaboración con el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM).
23 julio del 2015	Se crea la Universidad Naval como unidad de la Secretaría de Marina, misma que se integra con los Centros de Estudio, Escuelas, Unidades y Establecimientos de Educación Naval.	Se crea por Decreto la Universidad Naval.
12 septiembre del 2017	Iniciativa con proyecto de decreto que expide la Ley de Educación Naval, presentada por el Dip. César Octavio Camacho Quiroz (PRI) y suscrita por el Dip. Carlos Federico Quinto Guillén (PRI).	Se presenta la Iniciativa de Ley de la Ley de Educación Naval.
12 marzo del 2019	Se publica la Ley de Educación Naval, que tiene por objeto "normar la educación pública que imparte la Secretaría de Marina a través de la Universidad Naval, en sus diversos niveles educativos, la cual está orientada al conocimiento, difusión, aplicación de la ciencia, la doctrina y cultura naval, a fin de contribuir con el desarrollo marítimo nacional".	Se publica por Decreto la Ley de Educación Naval

Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General Adjunta de Educación Naval, 1996-2014 y Universidad Naval, 2015-2019.

Como se puede observar, los hechos históricos muestran perfectamente la importancia de realizar la profesionalización del personal naval con la plena convicción de que el interés superior de la nación y el desarrollo de la Institución se encuentran por encima de cualquier interés personal, por lo cual, el actuar profesional, honesto y responsable del personal naval permite que la Secretaría de Marina sume esfuerzos con el Presidente de la República, independientemente del partido político del que proceda, ya que la lealtad y convicción de servir a la Patria es parte de la filosofía institucional, y es precisamente a través de los egresados de su Sistema Educativo Naval, con lo que se busca dotar a la Unidades y Establecimientos Navales con los recursos humanos que coadyuven al cumplimiento de la misión de la Secretaría de Marina, así como con los objetivos gubernamentales establecidos por Mando Supremo.

Lo anterior obliga a tener plena conciencia de que el futuro depara retos y transformaciones importantes en materia educativa. Cada día más, las nuevas demandas sociales, de seguridad nacional, de estrategias navales-militares y los impactos

de nuevas tecnologías exigirán tener una capacidad de evolución rápida en el desarrollo académico. Es preciso estar bien posicionado y mantener una disposición abierta y flexible para atender nuevos retos, sin perder nunca de vista las finalidades últimas que justifican la existencia del Sistema Educativo Naval y el desarrollo profesional de sus integrantes, pues de ello depende tener los recursos humanos para cubrir las vacantes de los cargos y comisiones autorizados en las planillas orgánicas de las unidades y establecimientos navales. Es así como la Secretaría de Marina, para el cumplimiento de su misión adquiere el compromiso fundamental de garantizar que todos sus elementos cuenten con el equipo, la instrucción, la educación y el apoyo adecuados para cumplir su cometido con eficiencia y eficacia, de una manera segura (SEMAR., 2019).

En consecuencia, se da prioridad a la preparación académica de los recursos humanos de la Institución, con el fin de asegurar que el personal en función a su cuerpo o servicio, se encuentre debidamente adiestrado, capacitado y efectúe estudios de educación continua y desarrollo profesional en el Sistema Educativo Naval, donde se les pro-

porcionan las bases educativas a través de tres modalidades: escolarizada (todos los planteles educativos navales), no escolarizada (Sistema Integral de Educación a Distancia de la UNINAV) y mixta (Ambiente Virtual de Aprendizaje del Centro de Estudios Superiores Navales), las cuales se encuentran a cargo de la Universidad Naval (UNINAV, 2019):

1. Nivel Posgrado.

- a. Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV).
- b. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM).
- c. Escuela de Aviación Naval (ESCAVNAV).
- d. Escuela de Posgrados de Sanidad Naval (ESCPOSNAV).
- e. Instituto Oceanográfico del Golfo y Mar Caribe (IOG).
- f. Instituto Oceanográfico del Pacífico (IOP).

2. Nivel Profesional.

- a. Heroica Escuela Naval Militar (HESCNAV).
- b. Escuela Médico Naval (ESCMEDNAV).
- c. Escuela de Enfermería Naval (ESCENFNAV).
- d. Buque Escuela ARM "Cuauhtémoc" (BE-01).

3. Nivel Técnico Profesional.

- a. Escuela de Intendencia Naval (ESCINTNAV).
- b. Escuela de Electrónica Naval (ESCELCANAV).
- c. Escuela de Escala de Mar (ESEM).
- d. Escuela de Maquinaria Naval (ESCMAQNAV).
- e. Escuela de Mecánica de Aviación (ESMANAV).

4. Nivel Capacitación y Adiestramiento.

- a. Escuela de Búsqueda, Rescate y Buceo, (ESBUSREB).
- b. Centro de Capacitación y Adiestramiento Especializado de Infantería de Marina (CENCAEIM).
- c. Centro de Capacitación y Adiestramiento Naval Operativa del Golfo (CECANOG).

- d. Centro de Capacitación Naval Operativa del Pacífico (CECANOP).
- e. Centro de Entrenamiento de Control de Averías y Contraincendios del Golfo (CECACIGO).
- f. Centro de Entrenamiento de Control de Averías y Contraincendios del Pacífico (CECACIPA).
- g. Centro de Capacitación y Adiestramiento de Vela (CENCAVELA).
- h. Centro de Capacitación y Adiestramiento de Sistemas aéreos no Tripulado (CENCASANT).
- i. Centro de Capacitación y Entrenamiento para tripulaciones de Vuelo (CENCAPETRIV).
- j. Centro de Capacitación Integral, Supervivencia en la Mar (CENCAISMAR).
- k. Centro de Capacitación de Sistemas de Mando y Control de la Armada de México (CESISCCAM).

En este contexto y con la finalidad de que el lector tenga una idea de la cantidad de discentes que la Rectoría de la Universidad Naval administra a través de sus Establecimientos Educativos Navales, se citan los datos proporcionados por la Vicerrectoría Administrativa y de Gestión Académica de la Universidad Naval, con relación al Estado de Fuerza que se tuvo en el primer semestre (julio-diciembre) del Ciclo Lectivo Escolar 2019-2020:

Tabla 2. Estado de Fuerza del Sistema Educativo Naval.

NIVEL EDUCATIVO	SEMAR		SEDENA		EXTRANJEROS		DEPENDENCIAS CIVILES Y GUBERNAMENTALES		TOTAL
	M	H	M	H	M	H	M	H	
Posgrado	138	570	0	0	4	43	15	14	784
Formación	628	1254	0	0	0	0	0	0	1882
Capacitación	72	533	4	15	0	2	13	57	696
Adiestramiento	102	554	0	32	0	0	16	20	724
Total:	940	2911	4	47	4	45	44	91	4086

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la Vicerrectoría Administrativa y de Gestión Académica de la Universidad Naval, 2019.

Entre estos Establecimientos Educativos Navales que imparten estudios a nivel posgrado tenemos al Centro de Estudios Superiores Navales, el cual fue inaugurado el 9 de marzo de 1970 por el Presidente de México, Gustavo Díaz Ordaz y el Secretario de Marina, Almirante Antonio Vázquez del Mercado, como respuesta a la necesidad de la profesionalización de todos los egresados de la Heroica Escuela Naval Militar, por lo que antes de esta fecha, se enviaba a los Capitanes y Oficiales a países como España, Brasil, Perú, Estados Unidos (CESNAV., 2016, pág. 1), con el fin de recibir cursos de especialización que contribuyeran a enriquecer su formación profesional, pero a su vez contar con personal naval que coadyuvara a la Misión de la Secretaría de Marina.

En este contexto, el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), se crea con la siguiente misión:

“Desarrollar los conocimientos superiores de orden naval, científico y marítimo que contribuyeran a la preparación del personal de Almirantes, Capitanes y Oficiales, para el ejercicio del mando; impartir los cursos de Mando y Estado Mayor; conducir los Ciclos y Eventos Culturales que el Man-

do considere necesarios para la información, la actualización del personal de la Armada; y funcional como organismo auxiliar del Mando, a través del Estado Mayor Naval, para el desempeño de actividades de estudio, trabajo o investigación que de acuerdo con su capacidad, les sean encomendados.” (D.O.F., Acuerdo de creación del Centro de Estudios Superiores Navales, 1970).

Se da inicio a una nueva etapa del Sistema Educativo Naval al ampliar su oferta educativa de un nivel de adiestramiento, capacitación, formación técnica y profesional a un nivel de especialización con este nuevo Centro de Estudios, al impartirse por primera vez los Cursos de Estado Mayor cuyas actividades académicas dieron inicio en el mes de noviembre de 1970 y del Curso de Mando en el siguiente año (CESNAV., 2016, págs. 21-22).

Como respuesta a los cambios acontecidos con el paso de los años en contexto nacional, el Centro de Estudios Superiores Navales ha respondido a esta transformación en los ámbitos de la Seguridad Nacional del País y la manera en cómo la Secretaría de Marina ha ido extendiendo su participación en el desarrollo de

las operaciones navales, tanto en el ámbito nacional como internacional, lo que ha motivado, se amplíe su oferta educativa y por ende, su misión:

“Impartir estudios de postgrado, relacionados con las operaciones navales y la seguridad y defensa nacionales al personal de la Secretaría de Marina Armada de México, invitados militares nacionales y extranjeros y de la Administración Pública Federal, así como coadyuvar en la difusión de la doctrina naval y cultura marítima, mediante actividades académicas de investigación y difusión” (D.O.F., Reglamento del Centro de Estudios Superiores Navales., 2006).

Buscando la excelencia académica, el Centro de Estudios Superiores Navales ha trabajado en el aseguramiento de la calidad educativa al actualizar los planes y programas de estudios con las intenciones educativas y competencias básicas - transversales de manera clara en cada uno de los posgrados que se ofertan, así como un sistema de evaluación por competencias que permite una selección del personal civil y militar que funge como docente en cada una de las asignaturas de la currícula naval de este plantel edu-

cativo; cumpliendo en tiempo y forma en la planeación didáctica (syllabus o diseño instruccional de acuerdo a la modalidad educativa escolarizada o mixta), con la que se establece las actividades, estrategias del proceso de enseñanza-aprendizaje y su respectiva evaluación académica, que posibilita tener un acto educativo sistemático y objetivo.

Asimismo, otro aspecto que ha permitido el avance académico en el CESNAV, es la modernización que ha realizado en la infraestructura educativa del plantel, así como dotación en las aulas con Tecnologías Computacionales y de Comunicación (TIC's), que fortalecen el desarrollo de investigaciones de carácter científico y tecnológico, que pretenden arrojar resultados de vanguardia y de utilidad para la toma de decisiones del Alto Mando.

En este contexto, ha sido posible que el Centro de Estudios Superiores Navales, tenga registrados en el Programa Nacional de Posgrados de Calidad del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (PNPC-CONACYT) 17 posgrados (03 de la modalidad mixta y 14 de la modalidad escolarizada). Se tienen dos posgrados que el contenido temático es de

carácter reservado, por lo cual no serán evaluados ante el CONACYT, sin embargo, posee la calidad educativa de los demás posgrados del CESNAV:

Tabla 3. Posgrados del CESNAV y su registro en el PNP-CONACYT.

N.P.	Posgrado.	Modalidad Educativa.	Número de referencia en PNP-CONACYT.	Cuando causó alta.
1.	Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional.	Escolarizada	005302	17/03/2016
2.	Doctorado en Administración Marítima y Portuaria.	Escolarizada	005696	02/08/2019
3.	Maestría en Seguridad Nacional.	Escolarizada	005340	19/04/2017
4.	Maestría en Seguridad Nacional.	Mixta	005788	02/2018
5.	Maestría en Administración Naval (DEM).	Escolarizada	005603	19/04/2017
6.	Maestría en Administración Naval (DEM).	Mixta	005785	02/2018
7.	Maestría en Geopolítica.	Escolarizada	006110	02/08/2019
8.	Maestría en Ciencia Política.	Escolarizada	005341	28/08/2018
9.	Maestría en Seguridad de la Información.	Escolarizada	005319	17/03/2016
10.	Maestría en Administración Marítima-Portuaria y Aduanas Marítimas.	Escolarizada	En trámite de registro	En trámite de registro
11.	Especialidad de Mando Naval.	Escolarizada	05575	19/04/2017
12.	Especialidad de Mando Naval.	Mixta	005786	02/2018
13.	Especialidad de Inteligencia.	Escolarizada	Contenido reservado	
14.	Especialidad de Análisis de Operaciones.	Escolarizada	005314	17/03/2016
15.	Especialidad de Sistema de Armas.	Escolarizada	Contenido reservado	
16.	Especialidad de Comunicaciones Navales.	Escolarizada	005339	22/08/2018
17.	Especialidad de Informática.	Escolarizada	005425	27/08/2018
18.	Especialidad de Electrónica Naval.	Escolarizada	005313	27/08/2018
19.	Especialidad de Derecho del Mar y Marítimo.	Escolarizada	05715	22/08/2019
20.	Especialidad de Logística Operativa.	Escolarizada	006200	02/08/2019

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la Subdirección de Investigación Académica del CESNAV.

La intención es continuar registrando los posgrados que, por Orden del Alto Mando se lleguen a crear y a su vez, continuar trabajando en todos los Posgrados del CESNAV, que hasta la fecha han sido evaluados por el PNPC-CONACYT, lo anterior con el fin de alcanzar el nivel Internacional en los estudios que se imparten, para fortalecer el crecimiento académico de docentes y discentes navales, así como incrementar la producción de investigaciones de carácter científico y tecnológico del Centro de Estudios Superiores Navales, de utilidad para la nación, así como para otras instituciones con las que se tienen lazos de cooperación y que a continuación se citan:

Tabla 4. Relación de instituciones militares y civiles con las que el CESNAV tiene lazos de cooperación académica.

Nombre la Institución
<p>A. Internacionales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Colegio de Guerra Naval de Estados Unidos (NWC) 2. Colegio Interamericano de Defensa de Estados Unidos (CID). 3. Universidad Militar de Nueva Granada, España. 4. Escuela Superior de Guerra de Colombia. 5. Centro de Estudios e Investigaciones Militares del Ejército de Chile. 6. Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégico de Chile. 7. Escuela Superior de Guerra del Ejército del Perú.
<p>B. Nacionales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). 2. Universidad Autónoma Metropolitana (UAM). 3. Centro de Análisis e Investigación sobre la Paz (CEOP). 4. Instituto Nacional Administración Pública (INAP). 5. Centro de Investigación y Docencia Económica (CIDE). 6. Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). 7. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). 8. Universidad Autónoma de Tamaulipas (UAT). 9. Corporación Universitaria para el Desarrollo de Internet (CUDI).

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la Jefatura de Difusión y Enlace del CESNAV.

El prestigio con que cuenta el Centro de Estudios Navales, lo convierte en una alternativa educativa en la que hombres y mujeres pertenecientes a la Secretaría de Marina, Secretaría de la Defensa Nacional, instituciones de la Administración Pública Federal y fuerzas armadas extranjeras amigas, sean preparados en las áreas de conocimiento de interés para su entorno nacional y laboral. A continuación, se presenta el total de egresados de los posgrados que se han impartido desde la creación del CESNAV en el año de 1970 y hasta el año 2019:

Tabla 5. Total de egresados en el CESNAV desde 1970 al 2019.

	Nombre del Posgrado.	Total de Egresados	Personal Femenino.	Personal Masculino.
1.	Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional.	16	02	14
2.	Maestría en Seguridad Nacional.	1031	39	992
3.	Maestría en Administración Naval (DEM).	1751	02	1749
4.	Maestría en Seguridad de la Información.	134	10	124
5.	Maestría en Ciencia Política.	43	08	35
6.	Maestría en Geopolítica.	15	00	15
7.	Especialidad de Mando Naval.	3389	01	3388
8.	Especialidad de Sistema de Armas.	150	01	149
9.	Especialidad de Análisis de Operaciones.	120	01	119
10.	Especialidad de Comunicaciones Navales.	108	00	108
11.	Especialidad de Electrónica.	114	01	113
12.	Especialidad de Informática.	91	01	90
13.	Especialidad de Inteligencia.	96	02	94
14.	Especialidad del Derecho del Mar y Marítimo.	114	48	66
15.	Especialidad de Logística Operativa.	55	10	45
16.	Especialidad en Geopolítica.	55	00	55
17.	Especialidad de Informática con Análisis de Operaciones.	32	00	32
18.	Especialidad de Comunicaciones e Informática.	73	00	73
19.	Especialidad de Comunicaciones y Electrónica.	29	00	29
Total de egresados:		7416	126	7290

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la Subjefatura de Control Académico del CESNAV.

De los 7416 de egresados, 6869 pertenecen a la SEMAR (70 femeninos – 6799 masculinos); 238 a la SEDENA (01 femenino - 237 masculinos); 194 invitados civiles de las diferentes instituciones de la Administración Pública Federal (51 femeninos -143 masculinos) y 115 a las fuerzas armadas extranjeras (4 femeninos y 111 masculinos).

Así mismo, en el CESNAV se imparten cursos de educación continua en las siguientes áreas:

Tabla 6. Cursos de Educación Continua que se imparten en el CESNAV.

	Nombre del Diplomado o Curso que se imparte.
1.	Diplomado en Autoridad Marítima Nacional y Capitanías de Puerto.
2.	Diplomado de Oficial de Protección Marítima y Portuaria.
3.	Diplomado en Sistema de Comando de Incidentes.
4.	Diplomado de Inteligencia Marítima y Portuaria
5.	Curso de Inteligencia Humana.
6.	Curso de Inglés Intensivo.
7.	Curso Vespertino de inglés.
7.	Otros cursos que a solicitud de la Unidad de Inteligencia Naval se imparte al personal de la Secretaría de Marina.

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la Dirección de Áreas Tecnológicas, Humanidades, Idiomas e Investigación del CESNAV.

En cumplimiento al Modelo Educativo Naval y Plan General de Educación Naval expedido por la Universidad Naval, la planeación curricular se desarrolla bajo un enfoque por competencias y el proceso de enseñanza-aprendizaje desde la teoría constructivista.

Las estrategias de aprendizaje se centran en la lectura de textos científicos en el idioma inglés, resolución de estudios de caso, participación en aprendizajes basado en problemas, elaboración de ensayos, artículos científicos, proyectos tecnológicos y/o de estudios de campo, elaboración de organizadores gráficos, reportes de lectura, conferencias, simposium y congresos en un ambiente de trabajo colaborativo, haciendo uso de la biblioteca virtual y plataforma de educación a distancia del CESNAV.

Así mismo, al término de sus estudios de posgrado los discentes presentan y defienden ante un jurado evaluador, el trabajo de investigación tipo tesis, en el que demuestran poseer una visión de 360 grados.

Con relación al desempeño y habilidad educativa que el docente ha presentado en el aula durante el periodo evaluado, así como la cooperación y cumpli-

miento en actividades académicas con el Jefe de Posgrado y la calidad que ha tenido en la planeación de clase (tiempos, estrategias de enseñanza-aprendizaje, manejo de recursos y espacios en el aula), los cuales en todo momento deben estar acordes a los principios filosóficos del Modelo educativo y sumarse a los esfuerzos académicos para alcanzar los objetivos curriculares de los estudios que se imparten.

Para mantener actualizada a la planta académica en el área de didáctica, se imparte un curso de inducción a los profesores de nuevo ingreso o de actualización docente al iniciar las actividades académicas del Ciclo Escolar.

El personal de la Subjefatura de Pedagogía expone al docente la misión, visión y actividades académicas y de investigación que se desarrollan en el CESNAV, así como el contenido de la Ley General de Educación Naval, Plan General de Educación Naval y Modelo Educativo Naval, con el fin de que identifique la filosofía, políticas y orientación educativa que se tiene en la Secretaría de Marina.

En este contexto, se prepara al docente en las áreas de organización, planeación (los objetivos de

la exposición, la metodología de la clase, que incluye la secuencia de ideas a revisar, los ejemplos y ejercicios, la administración del tiempo, así como los recursos didácticos que se utilizarán en cada una de las clases a lo largo del curso), la forma en cómo debe desarrollarse la comunicación y manejo del grupo. Conocimientos didáctico-pedagógicos que empleará para el requisitado del programa académico o syllabus de la asignatura a impartir en el ciclo lectivo correspondiente.

Por último, se proporciona a la planta académica y discentes los recursos didácticos necesarios para alcanzar el desarrollo de habilidades y competencias establecidas de los posgrados que se imparten.

Es así como el Centro de Estudios Superiores Navales, prepara académicamente a todo recurso humano matriculado en cualquiera de sus posgrados (militares o invitados civiles) a través de una educación integral, autogestiva y comprometida con el conocimiento en todas sus manifestaciones y dimensiones del entorno nacional e internacional.

Son discentes que han cubierto un perfil académico y psicológico del área de conocimiento

que solicitaron estudiar, son adultos que tienen claros sus objetivos personales y profesionales; los directivos y planta académica periódicamente reciben actualización en el área de la docencia, y el personal que labora en el CESNAV está plenamente consciente que sus servicios son para otorgar una mayor calidez y calidad educativa a los discentes, aunado a que constantemente se está modernizando la infraestructura del plantel y ayudas a la enseñanza; lo anterior con el fin de alcanzar los objetivos y lineamientos establecidos en por la Rectoría de la Universidad Naval.

Por último y de gran trascendencia para la institución, una de las principales aportaciones del Centro de Estudios Superiores Navales, ha sido la propuesta de unificar y formalizar los principios y criterios del quehacer institucional (administrativo y operativo) (Chacón. C. L., 2007), mediante un modelo de doctrina generado desde la misma Secretaría de Marina, ya que anteriormente al año 2007, se empleaban manuales de otros países y los que eran propios de la institución se encontraban aislados; por lo que citada propuesta hizo posible conjuntar la filosofía, política, marco legal y procedimientos que se realizan en la ejecución de operaciones en el mar, en el aire y en la tierra.

A partir del año 2007, se publica el primer modelo doctrinario, orientado hacia la metodología que se debe emplear en el desarrollo de investigaciones de trabajos tipo tesis, posteriormente en el año 2009, se publica la "Guía y Norma para elaborar Manuales doctrinarios" (Chacón. C. L., Guía y norma para elaborar manuales doctrinarios., 2009), mismo que sentó las bases para la generación de los modelos doctrinarios que actualmente tiene la Secretaría de Marina.

A la fecha se cuenta con más de 300 modelos doctrinarios y ello ha traído como resultado, la necesidad de tener un sistema de difusión de la Doctrina de la Armada de México (SIDIDAM), asimismo para la supervisión y control de la aplicación de dichos modelos doctrinarios, el Alto Mando, en enero del 2013, emitió la directiva 001 (SEMAR, 2013), donde se especifican las formas en que habrán de ser implementados y aplicados por el personal de la Secretaría de Marina (Chacón., 2019).

III. Conclusiones.

La calidad educativa que actualmente impera en la Secretaría de Marina, es resultado de las actividades de gestión, planeación y evaluación que desde la Uni-

versidad Naval y en su tiempo de la Dirección General o Dirección General Adjunta de Educación Naval realizó, consolidando un Sistema Educativo Naval con modalidades presencial, a distancia y mixta, desde las cuales se forma al personal naval, se apoya en la capacitación de las fuerzas públicas federales y otras instituciones militares y civiles invitadas.

En este contexto, bajo la supervisión de la Rectoría de la Universidad Naval, el Centro de Estudios Superiores Navales, imparte una educación integral y de calidad plasmada en la Ley General de Educación Naval, el Plan General de Educación Naval y Modelo Educativo Naval, y se ha enfocado a dar cumplimiento a renovar el proceso Enseñanza-Aprendizaje con un enfoque en el desarrollo de competencias, a impulsar la investigación académica y científica con apoyo de las TIC'S disponibles, a fortalecer la formación naval militar de manera conjunta con las estrategias transversales, que consolida esta formación integral, toda vez que los discentes en su rutina académica y su entorno social, en todo momento y de forma convincente, aplican los principios del honor, deber, lealtad y patriotismo, con un sólido respeto a los derechos humanos y equidad

de género, mismos que son consolidados con su actuar en doctrina naval para bien de la institución y de la nación.

Con ello, la institución continúa cumpliendo con su compromiso con el país de dotar, para el servicio de la nación, a ciudadanos con mentes competitivas y líderes capaces de tomar decisiones en beneficio de México, con un alto sentido de responsabilidad por la seguridad de nuestro país en el ámbito de su competencia, como en su momento lo señaló el Almirante Miguel Carlos Carranza y Castillo:

"...la historia de la Armada de México es aún breve (...), lo que llegue a ser en el futuro dependerá de lo que cada uno de sus integrantes posea de conciencia histórica, cuya memoria sería el instrumento cognoscitivo que colocaría a la institución en el contexto del proyecto nacional, en la medida de la circunstancia y poniendo en su desempeño toda la capacidad y todo su amor a la patria y a su Marina de Guerra" (Castillo M. C., 2003, pág. 244).

IV. Bibliografía.

Castillo, M. C. (2003). Introducción al estudio de la historia de la Marina de Guerra. México.

DIGADEN. (2006). Modelo Educativo Naval, siglo XXI. México, D.F.

DIGADEN. (2003). Plan General de Educación Naval. México, D.F.

D.O.F. (2019). Ley de Educación Naval. México: Secretaría de Marina. Académica., S. d. (05 de 02 de 2020). Pogramas del CESNAV que se encuentran registrados en el PNPC-CONACYT. (C. A. Reyes, Entrevistador) México: CESNAV.

Castillo, A. M. (2009). ...y la Independencia se consolidó en el mar. México: SEMAR.

Castillo, M. C. (2003). Introducción al estudio de la historia de la Marina de Guerra. México.

CESNAV. (2016). Reseña Histórica del Centro de Estudios Superiores Navales. México: Secretaría de Marina.

Chacón., C. L. (11 de 05 de 2007). Oficio sin número de fecha 11 de mayo del 2007. Propuesta para unificar la Doctrina de la Armada de México. México: CESNAV.

Chacón., C. L. (01 de 10 de 2009). Guía y norma para elaborar manuales doctrinarios. Tarjeta informativa al Alto Mando DDPE. Núm. 094/09. México: CESNAV.

Chacón., C. L. (12 de 12 de 2019). Proponente de las bases para la unificación, formalización, difusión y publicación de la Doctrina de la Armada de México. (C. A. Reyes., Entrevistador)

D.O.F. (08 de marzo de 1970). Acuerdo de creación del Centro de Estudios Superiores Navales. México: Congreso de la Unión.

D.O.F. (29 de noviembre de 2006). Reglamento del Centro de Estudios Superiores Navales. México: Congreso de la Unión.

D.O.F. (2017). Ley Orgánica de la Armada de México. México: Secretaría de Marina.

DIGADEN. (30 de 10 de 2010). www.digaden.edu.mx. Obtenido de Dirección General Adjunta de Educación Naval.: <http://www.semar.edu.mx>

Intertlántica., R. d. (12 de 11 de 2019). Fuentes avanzadas de la historia.

SEMAR. (08 de 02 de 2013). Acuerdo Secretarial 001. . SEMAR.

UNINAV. (30 de Octubre de 2019). Relación de planteles Educativos Navales a cargo de la Universidad Naval. UNINAV.

SEMAR-UNINAV. (2015). Modelo Educativo Naval. México: SEMAR-Universidad Naval.

SEMAR-UNINAV. (2015.). Plan General de Educación Naval. México:

SEMAR-Universidad Naval.

El Desarrollo institucional de la Secretaría de Marina desde la perspectiva del poder marítimo

Resumen

El Estado mexicano dispone de la Secretaría de Marina (SEMAR) como elemento primordial para el desarrollo marítimo. Esta institución constituye, a través de la Armada de México, el poder naval de la Federación, el cual es empleado para conformar el escenario favorable que permita el desarrollo de los recursos e intereses marítimos del país.

La SEMAR, como componente del poder nacional, también requiere de un proceso de desarrollo institucional que le permita fortalecer, modernizar y mantener las capacidades necesarias para proporcionar la seguridad y protección que el sector marítimo requiere ante las amenazas que inciden en este ámbito nacional.

El presente trabajo de investigación tiene como propósito, describir el proceso de desarrollo institucional que la SEMAR ha tenido desde su creación como secretaría de Estado, el cual, en primera instancia, integró a todos los elementos que conformaban el poder marítimo del país; posteriormente, únicamente administró a la Armada, poder naval de la Federación; y finalmente, de

conformidad a la actual coyuntura nacional, participa como Autoridad Marítima, para fortalecer el poder y desarrollo marítimo nacional.

Para analizar el desarrollo del poder marítimo nacional, se utilizó el "Modelo de desarrollo marítimo desde la perspectiva de la seguridad nacional", en el que la Armada de México constituye el poder naval de la Federación, vinculado por una parte con el desarrollo marítimo, y por la otra, con la seguridad marítima (Vargas, 2016).

Como resultado, se identificó que el desarrollo marítimo mexicano se ha llevado a cabo en cuatro etapas de la historia marítima de México: a) Integración de la Secretaría de Marina y poder naval de la Federación 1940-1970; b) Reorganización del poder marítimo 1976-1988; c) Participación del poder naval vs narcotráfico marítimo y costero 1988-2006; y d) Fortalecimiento de la SEMAR como Autoridad Marítima Nacional 2006-2018.

En general, sus principales estrategias fueron: a) Separar el poder marítimo bajo la administración de la Secretaría de Marina, de la Secretaría de la Defensa con el objetivo de propiciar el desarrollo marítimo; b)

Aplicar una política anticorrupción en el interior de la organización con la finalidad de limpiar las estructuras de mando y enfocar el desarrollo institucional; c) Desarrollar su industria naval y remplazar sus unidades operativas, así como la adquisición de patrullas de alta velocidad para combatir el narcotráfico en el mar; d) Profesionalizar el recurso humano en los niveles estratégico, operacional y táctico; y e) Consolidarse como autoridad marítima.

Palabras clave

Desarrollo marítimo, Poder Marítimo, Poder Naval, Intereses Marítimos

Abstract

The Mexican State counts on the Mexican Navy (SEMAR) as the major component for maritime development. This institution constitutes, through the Mexican Navy, the naval power of the Federation which is used to create the best-case scenario that allows the development of maritime resources and interests for the country.

As a component of the national power, SEMAR also requires an institutional development process that allows it to strengthen, upgrade and maintain needed capabilities for providing the required security and protection to the maritime sector, due to threats affecting this national sphere.

This research study has the purpose of describing the process of SEMAR's institutional development since its creation as a Secretariat of State. In its first stage, it incorporated all components that shaped the maritime power of the country. Afterwards, it just managed the Mexican Navy, the Naval Power of the Federation. Finally, according to the current situation of the nation, it participates as a Maritime Authority to strengthen the national maritime power and development.

The "Model for the maritime development from the national security's perspective" was used to analyze the development of the national maritime power, where the Mexican Navy represents the naval power of the Federation associated, on the one hand, with maritime development; and on the other hand, with maritime security (Vargas, 2016).

As a result, it was identified that the Mexican maritime development has been carried out in four stages of the maritime history of Mexico: a) the inclusion of the Mexican Navy and the naval power of the Federation 1940-1970; b) restructuring of the maritime power 1976-1988; c) participation of the naval power versus coastal and maritime drug trafficking 1988-2006; and d) strengthening SEMAR as a National Maritime Authority 2006-2018.

In general, its main strategies were: a) to separate maritime power under the management of the Mexican Navy, from the Army with the objec-

tive to promote maritime development; b) to apply an anticorruption policy inside the organization in order to clean the command structure and to focus the institutional development; c) to develop its naval industry and to replace its operational units as well as the procurement of fast boat patrols to fight drug trafficking at sea; d) to professionalize human resources in the strategic, operational and tactic levels; and e) to consolidate itself as a maritime authority.

Keywords

Maritime Development, Maritime Power, Naval Power, Maritime Interests

Currículum

Cursó en el Centro de Estudios Superiores Navales el Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional obteniendo el primer lugar de la Promoción y Mención Honorífica en el desarrollo de su tesis, Maestría en Seguridad Nacional obteniendo el primer lugar de la Promoción y Maestría en Administración Naval obteniendo el segundo lugar de la Promoción. Es egresado de la licenciatura en Ingeniería en Ciencias Navales que se imparte en la Heroica Escuela Naval Militar perteneciente a la generación 1974-1979. Durante su trayectoria profesional se ha desempeñado en diversas áreas operativas, administrativas y educativas de la Secretaría de Marina y de la Secretaría de la Defensa Nacional, destacando su actuación docente en la Heroica Escuela Naval Militar, Escuela Superior de Guerra y Centro de Estudios Superiores Navales. En el ámbito diplomático ocupó la Agregaduría Naval de México en Suecia durante el periodo de 2007 al 2008. Fue subjefe administrativo del Estado Mayor General de la Armada de México. Actualmente desempeña el cargo de comandante de la Décima Zona Naval con sede en el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Domicilio laboral

Décima Zona Naval, Isla del Cayacalsin, s/n., Lázaro Cárdenas, Michoacán.
5535702235

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 2 de septiembre de 2019.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor. Aprobado el 28 de febrero de 2020.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

I. Introducción

El Estado como actor principal del desarrollo nacional, cuenta con las capacidades y servicios requeridos para proporcionar de manera equilibrada las condiciones de defensa, seguridad y protección que los diferentes sectores de producción nacional requieren para un desarrollo sostenido.

En el ámbito específico del sector marítimo, el Estado mexicano emplea a la Secretaría de Marina (SEMAR) como vector fundamental en este campo productivo, la cual, a

través de la Armada de México, representa el poder naval de la Federación y constituye, de esta manera, las capacidades del Estado para generar y conformar el escenario favorable para el desarrollo de los recursos e intereses marítimos del país.

Pero la SEMAR, como componente del poder nacional, también requiere de un proceso de desarrollo institucional que le permita fortalecer, modernizar y mantener las capacidades necesarias para proporcionar la seguridad y protección que el sector marítimo requiere ante las tradicionales y nuevas amenazas que inciden en este ámbito nacional. El presente trabajo de investigación tiene como propósito, describir el proceso de desarrollo que la SEMAR ha tenido desde su creación como secretaría de Estado.

Para llevar a cabo el estudio, se tomó como base el “Modelo de desarrollo marítimo desde la perspectiva de la seguridad nacional” en la que la Armada de México, constituye el poder naval de la Federación, vinculado por una parte con el desarrollo marítimo, y por la otra, con el poder y la seguridad marítimas (Vargas, 2016).

En este caso, se analiza el desarrollo de la SEMAR mediante el capital financiero representado por la tendencia histórica del presupuesto asignado a esta institución ya que, la medición del gasto en la industria militar, es una de las formas de identificar el desarrollo de los países y desde esta perspec-

tiva enfocarlo al desarrollo marítimo y naval (Burilkov & Geise, 2013).

La pregunta de investigación que orientó el trabajo fue: ¿Cuáles son las estrategias que la Secretaría de Marina ha realizado para desarrollar las capacidades que le permiten proporcionar la defensa, seguridad y protección en el sector marítimo?

Para analizar el desarrollo del poder marítimo en México, es importante puntualizar que la Armada de México es la institución de carácter permanente que emplea el poder naval de la Federación para la defensa de la soberanía del país y a la vez coadyuva con el Estado mexicano en el mantenimiento de su seguridad interior, entre otras tareas asignadas, colaborando así, con el desarrollo marítimo nacional (LOAM, 2002, Art. 1).

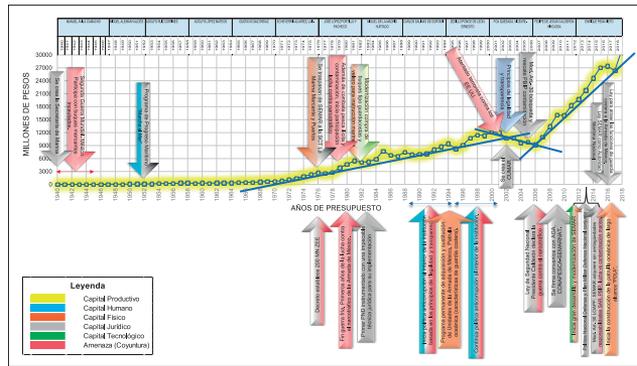
II. El desarrollo del poder naval de la federación

Según Burilkov & Geise (2013) una de las diversas formas de identificar el desarrollo de los países es mediante la medición de su gasto en la industria militar. En la Figura 1 se observa la evolución que ha tenido el presupuesto otorgado a la SEMAR, identificando tres periodos significativos, señalados por acontecimientos coyunturales; el primero, inicia precisamente con la creación de la Secretaría de Marina como dependencia de gobierno (1940), con la visión estratégica de integrar, orga-

nizar y administrar todos los asuntos marítimos, lo que incluía, a las marinas de guerra y mercante; periodo que termina aproximadamente en la década de los 70, con el traspaso, en 1976, de la marina mercante y otros órganos administrativos de la SEMAR a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Posterior a este hecho, comienza el segundo periodo, con una pendiente regular ascendente que prevalece hasta la administración del presidente Vicente Fox (2000-2006); y, finalmente del 2007 a la fecha, se identifica en un tercer periodo, un crecimiento acelerado que corresponde a un incremento de aproximadamente el 300% de presupuesto otorgado a la institución, según se muestra en la figura 1.

Figura 1: Evolución del presupuesto SEMAR 1940-2018



Fuente: Elaboración propia a partir de datos recolectados del INEGI (2015).

A. Integración del poder marítimo y poder naval de la federación 1940-1976

Primeramente, la Armada de México fue separada de la Secretaría de la Defensa Nacional en 1939, como un departamento, para después crear la Secretaría de Marina como tal a finales de 1940, integrando en ésta, la atención de todos los asuntos relacionados con el mar. La condición internacional que prevaleció durante la primera etapa de análisis, obedeció a la situación mundial generada por la Segunda Guerra Mundial, y la nacional por falta de presupuesto en el gobierno para la inversión, después del largo proceso que significó el fenómeno de la revolución; por la cual, el país requería del fortalecimiento y profesionalización de sus fuerzas armadas y en específico de su marina, tanto mercante para el comercio, la pesca para

con buques mercantes incautados a países extranjeros según lo señala José Manuel Villalpando (2012), hasta el modelo estabilizador conocido como el “Milagro Mexicano”.

La incongruencia existente entre el llamado Milagro Mexicano, que se caracterizó por altas tasas de crecimiento a pesar de una política proteccionista de sustitución de importaciones, se debió al aprovechamiento de la situación de inestabilidad política y económica internacional que se presentó después de la Segunda Guerra Mundial y durante gran parte de la Guerra Fría. No obstante, como se puede observar en la Figura 2, al finalizar este periodo regresó “una gran confianza del sector financiero y productivo en las políticas del Gobierno que se decidió

las necesidades de alimentación, como de guerra, ya que cualquier conflicto directo contra México o indirecto contra los EE.UU. llegaría por mar (Covarrubias Dueñas, 2010a; Villalpando, 2012).

En el contexto nacional, dado los nulos resultados obtenidos en el desarrollo marítimo hasta este periodo, y al depender presupuestalmente de la Secretaría de la Defensa, se decide separar e integrar todos los asuntos marítimos en la nueva secretaría con presupuesto propio (Villalpando, 2012); esto significó que, la visión estratégica y visionaria del Presidente Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940) para la creación de la institución, fue completamente apegada a la teoría del almirante Mahan: una marina mercante y puertos protegidos por una marina de guerra del tamaño necesario para su defensa efectiva, permitiendo el desarrollo del comercio marítimo en beneficio del crecimiento económico y desarrollo del país.

Así mismo, conforme a los presupuestos otorgados a la institución, se puede observar un desarrollo regular ascendente del poder marítimo mexicano (1940-1976), el cual transitó, desde la participación incipiente del país en la Segunda Guerra Mundial,

por una economía mixta en la que los sectores público y privado complementaron sus esfuerzos para el desarrollo nacional" (Rives Sánchez, 2010, p. 304).

En este periodo, dada la situación económica deficitaria del país, más que inversión para construir un poder naval poderoso (parte del poder marítimo nacional), durante y al término de la Segunda Guerra Mundial, el gobierno concentró sus esfuerzos tratando de superar el rezago de todo el sector marítimo, mediante el fomento de la marina mercante, importantes inversiones en infraestructura portuaria, así como en la construcción naval (Villalpando, 2012).

En los hechos, durante los periodos presidenciales de Miguel Alemán, Adolfo Ruiz Cortines, López Mateos, Gustavo Díaz Ordaz y Luis Echeverría (1947-1976) las políticas para fortalecer el sector marítimo se enfocaron especialmente en la creación y modernización de los puertos con diferentes vocaciones, aunque de manera insuficiente, una marina mercante y su empleo para el comercio tanto de cabotaje como de altura y otras actividades relacionadas con la economía del mar, como la pesca, el turismo y el petróleo; sin embar-

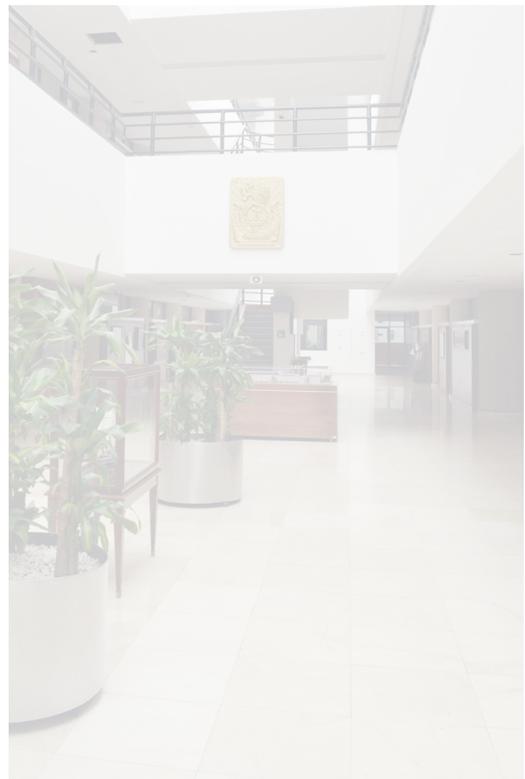
go, se reconoce que hubo avances limitados en cada una de las administraciones por la escases de recursos del gobierno (Covarrubias Dueñas, 2010a).

No obstante la escasa inversión privada y el presupuesto otorgado al poder naval a través de la SEMAR, este periodo sirvió para dar forma a la estructura organizacional y sentar las bases jurídicas que norman las actividades de la institución, principalmente de la Armada de México, la cual fue “consolidándose como una verdadera institución militar, cuya principal tarea es, al igual que la del Ejército y Fuerza Aérea mexicanos, coadyuvar en la preservación de la soberanía e independencia nacionales, y en el mantenimiento de la seguridad, la paz y libertades de los mexicanos” (Villalpando, 2012, p. 199).

Para lo cual fue necesario crear y profesionalizar varios cuerpos y servicios, entre ellos el Estado Mayor Naval, Consejo Naval, Cuerpo de Ingenieros Mecánicos Navales, Cuerpo de Infantería Naval, y el Cuerpo de Sanidad Naval, entre otros, todo lo cual fue sustentado mediante la promulgación y actualización sucesiva de la Ley Orgánica de la Armada de México en los años, 1944, 1952, 1972, 1985, 1993, 2002

y 2012 (Secretaría de Marina, 2017).

Con motivo de la implantación del Programa Nacional Marítimo denominado la “Marcha al Mar”, instituido en el periodo presidencial de Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958)¹, el dinamismo adquirido poco a poco en los puertos, en 1970 comienza a demandar cada vez más la participación, interés y conciencia del gobierno para mejorar las condiciones marítimas a través de incrementar paulatinamente el presupuesto de la SEMAR.



¹ Lo relevante de citar esta política marítima, que no se observó que impactará sustancialmente en el incremento del presupuesto a la institución, es que, según el autor del libro Historia General de la Secretaría de Marina Armada de México (2012), existió una gran voluntad política por parte del presidente Ruíz Cortines, en virtud de su enlace matrimonial en segundas nupcias con la hija y hermana de capitanes de la marina, que pertenecían tanto a la marina mercante como a la Armada.

Para cerrar el análisis del primer periodo (1940-1976), podemos resumir que, desde los inicios del siglo XX, la asignación de recursos y presupuesto al sector marítimo en México fue muy escaso, lo que no permitió su desarrollo. La visión del presidente Lázaro Cárdenas, para "el logro de avances en el sector, dependía del incremento en su partida presupuestal; por lo que, la vía legítima para lograrlo fue otorgarle el mismo rango jerárquico que tenía el Ejército" (Villalpando, 2012, p. 177) y por supuesto su autonomía y libre determinación para su desarrollo y cumplimiento de su misión, lo cual no se ha logrado cabalmente hasta la fecha.

La gran visión estratégica de los primeros conductores de la nueva secretaría de Estado logró fincar las bases de la estructura y organización del personal de la Armada sustentada en la profesionalización de sus Cuerpos y Servicios en los diferentes niveles jerárquicos, para lo cual se fueron creando y modernizando paulatinamente las escuelas de capacitación, formación y especialización que se requirieron durante este periodo, como fue la creación del Centro de Capacitación para el personal de la Armada (CENCAP) en el puerto de Veracruz, la Heroica Escuela Na-

val Militar (HENM) en 1952 en Antón Lizardo, Ver., y en 1970 en la Ciudad de México el Centro de Estudios Superiores Navales (CES-NAV), que en la actualidad es la Máxima Casa de Estudios de la institución, aportando los niveles de especialización, maestrías y doctorados.

Asimismo, durante este periodo, con la creación y actualización sucesiva de la Ley Orgánica de la Armada de México, se proporcionaron las bases jurídicas que han dado sustento y orientación normativa a las actividades realizadas por los diferentes órganos de la institución, bases sobre las que funciona y opera la actual Armada de México.

Después de hechos como la Revolución Mexicana, así como la expropiación petrolera efectuada por el Presidente Lázaro Cárdenas en marzo de 1938, la economía del país necesitaba urgentemente obtener recursos, siendo forzoso fomentar el desarrollo marítimo comercial y el aprovechamiento de la pesca; por lo que, en este periodo (1940-1970) el gobierno efectuó, dentro de su capacidad, inversiones en infraestructura portuaria, la construcción incipiente de una flota pesquera y una marina mercante tanto de cabotaje y

altura, además impulsó a la industria naval.

Es relevante citar la forma sui generis a través de la cual se crea la voluntad política necesaria para que el Presidente Adolfo Ruiz Cortines se interesara por fomentar el sector marítimo por medio del “Programa Nacional Marítimo: La Marcha al Mar”, sin quizás tener conciencia de los grandes beneficios económicos que representan el desarrollo y explotación de los intereses y riquezas del mar.

B. Reorganización del poder marítimo 1976-1988

En la recepción del Gobierno de José López Portillo (1977-1982) se plantea “El proyecto de reorganización que pretende convertir la compleja estructura burocrática desarrollada por la administración pública, en un instrumento con responsabilidades claras y precisas, que evite la duplicación de las funciones y que permita que las decisiones de gobierno se traduzcan efectivamente en los resultados que demandan los habitantes del país” (Carrillo Castro, 2011, p. 155; Secretaría de Marina, 2001).

Por lo tanto, el primero de enero de 1977 entró en vigor la prime-

ra Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, donde, para efecto de dar mayor congruencia y racionalidad al aparato administrativo existente⁴, se transfirió a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre otras funciones, las relativas al comercio marítimo, que hasta esa fecha tenía asignada la Secretaría de Marina, como son, las Direcciones Generales de Operación Portuaria, de Marina Mercante, de Obras Marítimas, de Dragado, y la parte correspondiente al Señalamiento Marítimo; conservando la Secretaría de Marina, única y exclusivamente, el área militar que corresponde a la Armada de México, y, por lo tanto, esto conllevó una reorganización completa del poder naval de la Federación (Carrillo Castro, 2011; INAP, 2000).

El sexenio de José López Portillo (1976-1982) se caracterizó por recrudecerse aún más la crisis económica del país (contexto causal) debido a la mala administración del gobierno y factores externos como la caída de los precios del petróleo a nivel mundial, que coincide con el ocaso de la Guerra Fría (1985-1991). Paradójicamente en esta administración se realizan los mayores descubrimientos de yacimientos de petróleo en el

4 Se sustituyó el anterior concepto de Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, dividiendo al aparato administrativo en dos áreas, o sectores, el central, compuesto por las dependencias, es decir las Secretarías de Estado, y el paraestatal, compuesto por las entidades, o sea los organismos descentralizados, fideicomisos, empresas con participación estatal, instituciones nacionales de crédito (Rives Sánchez, 2010).

mar, posicionando al país como uno de los mayores exportadores mundiales (Congreso de la Unión, 2012a).

No obstante, para la Armada, en combinación con sus nuevas responsabilidades, en custodia de la soberanía en las aguas patrimoniales de 200 millas náuticas, conllevó a un proceso de modernización de sus unidades operativas iniciando con la compra de 20 patrullas costeras en Inglaterra (1975) y posteriormente a España (1982) de seis buques del tipo guardacostas para la vigilancia de los mares, en misiones de policía marítima, para combatir la pesca ilícita y la contaminación marina principalmente. Todo esto dentro de un fenómeno nacional de crisis económica con grandes devaluaciones y deuda externa, pero acceso del gobierno mexicano a créditos internacionales para la inversión, en virtud de los grandes descubrimientos de yacimientos de petróleo.

Finalmente, se puede precisar que, el avance tecnológico real en la Armada de México principia en la coyuntura del término de este periodo, y a principios de la década de los ochenta, con la adquisición en 1982 de buques nuevos tipo guardacostas de la clase Halcón construi-

dos en España, los cuales vinieron equipados en sus sistemas de navegación, maquinaria, artillería, electricidad, hidráulica, servicios, helicóptero, etc., de los más modernos en su tiempo.

La tendencia de lento crecimiento del presupuesto de la SEMAR que se vio impactada por la crisis económica de 1982, ya recurrente, como consecuencia de factores internacionales y nacionales como la caída del precio del petróleo, el alto gasto burocrático del gobierno, la deuda extranjera, todo ello en las postrimerías de la Guerra Fría; factores que afectaron las condiciones que favorecían al desarrollo sostenido nacional, no obstante, en forma paradigmática el auge petrolero provocó que la pendiente continuara su sentido creciente, sustentado en el crédito internacional y el inicio de un nuevo fenómeno: la Globalización (Beck, 1998; Congreso de la Unión, 2012a; Covarrubias Dueñas, 2010a; Villalpando, 2012).

A decir por el propio Presidente Miguel de la Madrid Hurtado (1983-1988), la crisis económica que vivía el país, en el entorno internacional y nacional, no era una crisis cualquiera, "el país se encuentra en un momento decisivo para la historia nacional;

está de por medio el destino de la Nación, de lo que hagamos o dejemos de hacer depende nuestro futuro y el de las generaciones que nos sigan": por tal motivo el gobierno mexicano presentó el Primer Plan Nacional de Desarrollo (PND) 1983-1988, basado en la reforma constitucional a los artículos 25, 26 y 28 y a la nueva Ley de Planeación Democrática (De la Madrid Hurtado, 1983, p. 573).

Esto es relevante, porque con esto se fincaron las bases para dar continuidad y, con el tiempo, lograr avances efectivos en el desarrollo nacional, y no tan solo para solucionar la coyuntura del momento, que se observa en los cuatro objetivos planteados: 1. Conservar y fortalecer las instituciones democráticas, 2. Vencer la crisis, 3. Recuperar la capacidad de crecimiento y, 4. Iniciar los cambios cualitativos que requiere el país en sus estructuras económicas, políticas y sociales (Covarrubias Dueñas, 2010a; De la Madrid Hurtado, 1983; Presidencia de la República, 1983). Este Plan estableció programas urgentes que atender en la búsqueda de lograr los objetivos planteados, principalmente en el ámbito económico; y, con relación al objeto de la presente investigación, sobre el desarro-

llo del poder naval, se identificó que citado plan no contemplaba ningún aspecto o programa de seguridad, defensa o marina nacionales, ni mucho menos de la Armada o seguridad pública, es decir la seguridad no era un asunto prioritario.

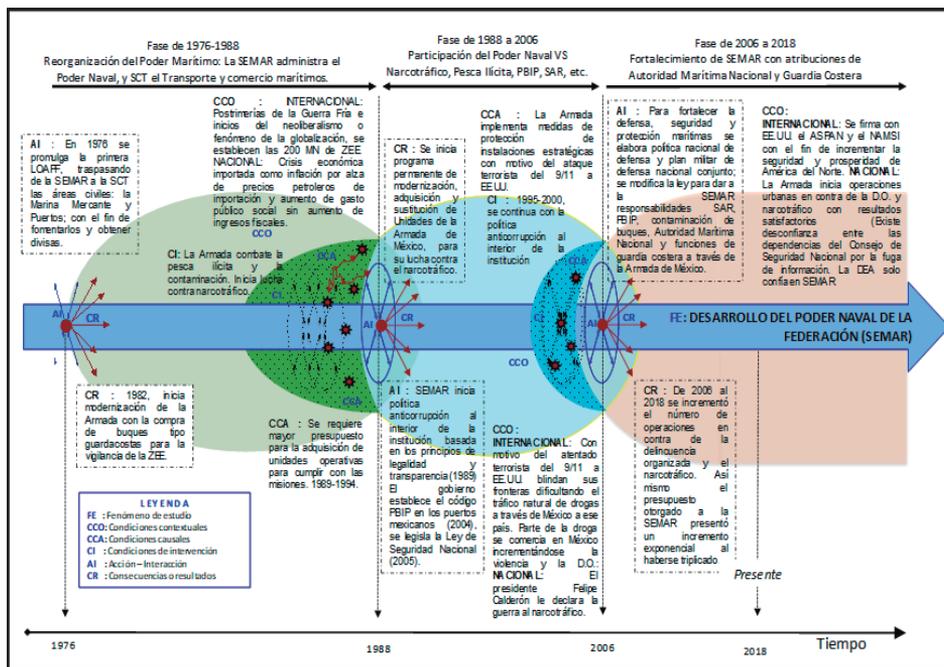
No obstante, en todos los informes de gobierno del Presidente Miguel de la Madrid, se cita y se agradece el cumplimiento de las fuerzas armadas con su responsabilidad constitucional de defensa de la soberanía, pero, sobre todo, por contribuir con gran eficacia en acciones de auxilio a la población, protección de los recursos naturales y combate al narcotráfico, funciones que corresponden más bien a una guardia costera.

Es decir, para la Armada de México, que durante el sexenio continuó su desarrollo en los diferentes aspectos de su organización, funcionamiento y operatividad, al término de esta administración se reconoce que la presencia de las unidades navales de superficie y aéreas en el mar territorial y zona económica exclusiva, incrementó la vigilancia para el mantenimiento del Estado de Derecho a un 72% con relación al 41% con que se contaba al inicio en el año de 1982 (Congreso de la Unión, 2012b).

C. Participación del poder naval vs narcotráfico marítimo y costero 1988-2006

Durante la administración del Presidente Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), un hecho causal en el desarrollo de la SEMAR fue la destitución de quien fungía como Secretario de Marina, ante el descubrimiento de implicación de personal del sector naval de Matamoros con el narcotráfico; en su lugar fue designado, el Almirante Luis Carlos Ruano Angulo, quien con el fin de evitar que volvieran a ocurrir citados actos (que según sus dichos, tenían como origen la corrupción e impunidad que prevalecía en la institución) por lo que, con firmeza, implementó una política de cero tolerancia contra la corrupción, mediante la cual “sin excepción, no se solaparía a nadie que tomara para intereses personales presupuesto del erario federal”. A partir de esta política institucional se inició un proceso de “limpieza” para darle transparencia al buen uso y empleo efectivo de los diferentes presupuestos otorgados (figura 3).

Figura 3: Procesos de desarrollo del poder naval en México 1976-2018



Fuente: Elaboración propia.

Al término de esta administración, quien lo sucedió en el encargo fue el Almirante José Ramón Lorenzo Franco, quien sin dudarle y convencido que, solo a través de la continuidad firme de citada política interna se lograría el crecimiento y desarrollo honesto y confiable de la institución en el cumplimiento de su misión. Es así, como no ha habido retorno a las malas prácticas y se continúa construyendo el futuro de la institución, sobre bases cada vez más sólidas de rendición de cuentas y transparencia en el actuar del personal naval como funcionarios públicos al servicio de la nación; lo cual, ha promovido en las nuevas generaciones una doctrina de actuación honesta, con una convicción férrea de valor real al servicio de la patria.

Con estas bases, la institución ha logrado el prestigio y reconocimiento de la sociedad a la que sirve, y aunque no existe el 100% de honestidad, los principios de honor, deber, lealtad y patriotismo que guían la actuación de todo el personal naval, han fortalecido a la institución, la cual no ha sucumbido ante la amenaza o la cooptación de los grupos de la delincuencia organizada; principal flagelo en las diferentes actividades de recreo o producti-

vas que se realizan en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, lo cual provoca el detrimento del desarrollo marítimo, y por ende del desarrollo nacional.

Al finalizar el sexenio del Presidente Carlos Salinas de Gortari, conforme al recuento de sus informes de gobierno, en estos años respecto a la economía, la grave crisis se controló, generando nuevas expectativas y oportunidades para la sociedad mexicana. “México saneó sus finanzas, mejoró la competitividad del aparato productivo y detuvo el deterioro de los salarios, iniciando su recuperación” (Congreso de la Unión, 2012c, p. 370).

Sin embargo, el fenómeno del narcotráfico continuó creciendo, así como la participación de las fuerzas armadas en su combate. Con base a lo anterior, la modernización y actualización de los diferentes aspectos de las fuerzas armadas como equipamiento, entrenamiento, seguridad social, etc., entró en una pendiente de crecimiento permanente paulatino, para dar respuesta, no tan solo a la lucha contra el narcotráfico, sino también en tareas de apoyo a la población civil en zonas y casos de desastres, reforestación, tráfico

de armas, personas, terrorismo, pesca ilegal, etc., y todas aquellas tareas que directa o indirectamente inciden en el desarrollo marítimo nacional (Presidencia de la República, 1989).

De tal forma que, el recuento al final del sexenio fue:

"En más de 8 mil 500 operaciones, las fuerzas armadas destruyeron casi 90 mil hectáreas de marihuana y amapola, decomisaron casi 40 toneladas de cocaína, inutilizaron 1 mil 349 pistas clandestinas y aseguraron más de 21 mil armas de diversos calibres. Durante esos seis años el Ejército auxilió a cerca de 340 mil damnificados en los siniestros provocados por la naturaleza en 23 entidades federativas, para reforestar y revitalizar el ecosistema en sus viveros ha producido más de 150 millones de árboles. La Armada de México realizó poco más de 1 millón de inspecciones para combatir la pesca furtiva, detuvo 251 embarcaciones y a más de 5 mil 700 infractores" (Congreso de la Unión, 2012c).

Durante el sexenio del Presidente Ernesto Zedillo (1995-2000), la tendencia de crecimiento del presupuesto otorgado a la SEMAR se mantuvo, y la institución continuó con su fortalecimiento y modernización sin que ocurrieran hechos relevantes. En el Plan Nacional de Desarrollo se considera el concepto de fuerzas armadas para la defensa de la

soberanía y preservación de los recursos naturales para los mexicanos, pero nunca se hace referencia a la SEMAR-Armada de México con algún programa en particular o estrategias y líneas de acción (Covarrubias Dueñas, 2010b; Presidencia de la República, 1995; Villalpando, 2012).

Este incremento en el empleo de la Armada para atender con los recursos disponibles el mantenimiento del Estado de Derecho más que para la defensa de la soberanía, termina por decidir al Alto Mando de la dependencia, casi al término de su administración en septiembre de 1999, para poner en receso a las dos fuerzas navales, las cuales fueron creadas en febrero de 1972 con la misión de ejecutar operaciones navales en aguas del Golfo de México y Mar Caribe y Océano Pacífico, a fin de salvaguardar los intereses marítimos nacionales. Parte de la decisión fue sustentada en el alto costo que representaba mantener operativos, buques de guerra tipo fragata, cuyo tiempo de vida se terminó, al haber sido adquiridos de las reservas de buques en desuso de la Armada de los Estados Unidos.

El año 2000 es trascendental para la vida política del país,

porque dentro del proceso de transición democrática, llega a la Presidencia de la República Vicente Fox, un candidato de un partido político diferente al PRI, el cual había gobernado al país consecutivamente por cerca de 70 años; y como quedó registrado en los historiales correspondientes, el nuevo Secretario de Marina y Alto Mando de la Armada de México, el Almirante Marco Antonio Peyrot González, tuvo una visión un tanto diferente a su antecesor; dentro de sus primeras acciones, reactivó las fuerzas navales con sedes en Tuxpan, Ver., y Manzanillo, Col., dotándolas además de las fuerzas de superficie, con fuerzas de reacción anfibia de infantería de marina y fuerzas especiales.

Así, con relación al poder naval, representado por la SEMAR-Armada de México, el PND 2001-2006 del presidente Vicente Fox contempló por primera vez entre sus estrategias:

“Vincular a 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. Repercutir positivamente en el desarrollo económico del país protegiendo el patrimonio marítimo para que los

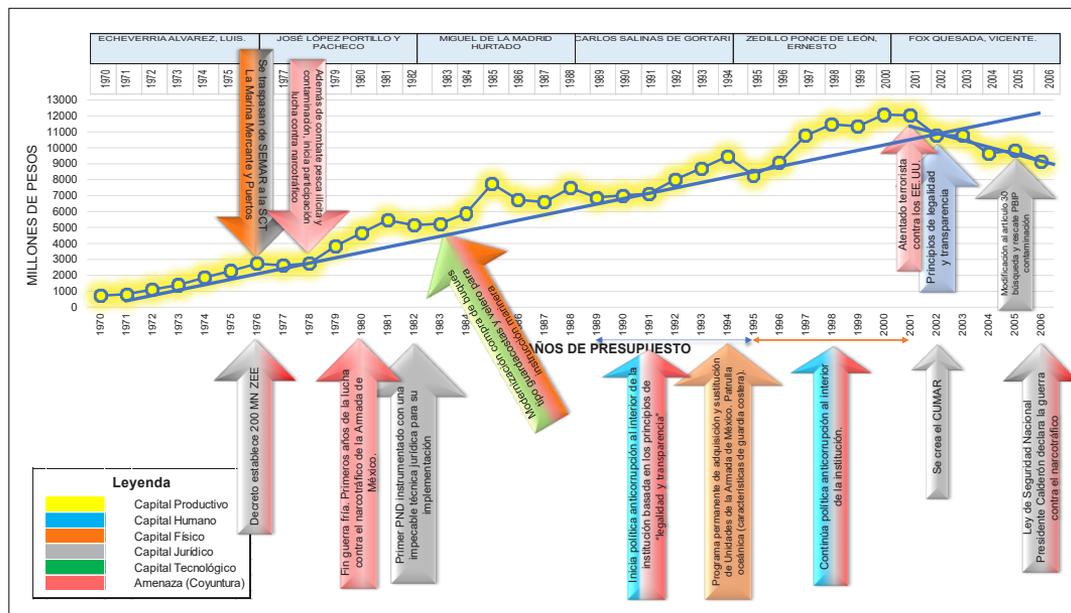
mexicanos lo aprovechen en su beneficio [negritas a propósito]” (Presidencia de la República, 2001, p. 97).

E identificó también que, la Armada desarrolla otras operaciones de apoyo para proteger la vida humana en el mar y garantizar el cumplimiento de la normatividad en materia de protección del medio ambiente y explotación de recursos (funciones que corresponde más a un servicio de guardia costera). Lo cual influye directamente en el desarrollo de las actividades pesqueras, turísticas, de transporte e investigación en el medio marítimo. Con esto queda plasmado, por primera vez, en un Plan Nacional de Desarrollo, que las actividades que realiza la Secretaría de Marina a través de la Armada de México influyen directamente en el desarrollo nacional, específicamente aquellas que se llevan a cabo en el mar, costas y recintos portuarios, es decir, las actividades de la SEMAR impactan en aspectos tanto militares como, políticos, económicos, sociales y ambientales de la seguridad multidimensional (Congreso de la Unión, 2012f).

No obstante, las nuevas expectativas con el gobierno de la transición democrática, para la Secretaría de Marina se observó

que el presupuesto otorgado durante este periodo sufrió disminuciones en virtud de la política económica implementada (como se observa en la Figura 4), por lo que, tratando de dar fin a las crisis recurrentes de los gobiernos anteriores, se efectuaron cambios estructurales para lograr la estabilidad macro económica y la disciplina fiscal, dirigiendo los esfuerzos en moralizar y socializar la economía a favor del bien general.

Figura 4: Evolución del presupuesto SEMAR 1970-2006



Fuente: Elaboración propia a partir de datos recolectados del (INEGI, 2015b)

Ante esto, la SEMAR establece la política de “hacer más con menos”, sin detener su desarrollo; lo cual se demuestra con los logros alcanzados durante el sexenio (2000-2006), tal como lo informó, entre muchas otras cosas, el nuevo Secretario de Marina, el Almirante Mariano Francisco Saynez Mendoza al Presidente Felipe Calderón al recibir el encargo y a nombre de la institución (EMG-CEE, 2006):

“Como resultado de este esfuerzo, se concluyó la construcción en nuestros astilleros de seis buques tipo patrulla oceánica que cuentan con avances tecnológicos que favorecen su capacidad de vigilancia y control. Así como de 16 patrullas interceptoras, que cuentan con una alta velocidad y son versátiles para la reacción inmediata en el combate de ilícitos en la mar. Ambos tipos de unidades, son un orgullo de la construcción naval en nuestro país y han permitido modernizar la marina a

un bajo costo, disminuyendo la dependencia del extranjero" (Saynez Mendoza, 2006).

Además de la adquisición de material aéreo y de infantería de marina (I.M.), como parte de un proyecto de modernización, para incrementar la capacidad de respuesta de la aeronáutica naval e I.M., con el fin de responder de forma efectiva a los conflictos de baja intensidad, que corresponden a la tarea fundamental de mantener el Estado de Derecho en la mar, en beneficio de la seguridad de los mares y del desarrollo económico (EMG-CEE, 2003, 2006).

Se debe considerar también que casi al principio del sexenio, el 11 de septiembre del 2001, con los ataques terroristas a los EE.UU., el contexto de la seguridad mundial, regional y nacional cambió, por lo que se tuvieron que revisar y actualizar las doctrinas y estrategias militares.

De la revisión constante del quehacer de la institución en este escenario, que incluyó su participación ante la demanda ciudadana y los compromisos del Estado mexicano en el sistema internacional, se identificó y determinó por primera vez que, la estrategia naval no solo estaba dirigida para la defensa marítima

del territorio, sino también para el mantenimiento del Estado de Derecho; lo que quedó plasmado en el libro de Doctrina de la Armada de México para enfrentar conflictos de baja intensidad (EMG-CEE, 2003).

Con base en lo anterior, se efectuó una revisión puntual del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (Congreso de la Unión, 2006), que culminó con su reforma y adiciones de algunas funciones que realizaba la SEMAR a través de la Armada de México, por su capacidad de medios; pero al mismo tiempo continuaban apareciendo en citado instrumento jurídico como atribuciones de otras instituciones, por lo que existía cierta dualidad y ambigüedad para su desarrollo y cumplimiento, tal es el caso de la función de búsqueda y rescate (SAR) y de la protección a buques e instalaciones portuarias (Código PBIP).

La reforma consistió, en establecer entre otras cosas, que la SEMAR ejercía tales funciones, ya no en coadyuvancia, pero si, sin contravenir las atribuciones que en tales sentidos tuvieran otras dependencias.

Lo anterior, dio lugar, para que en la siguiente administración, la

SEMAR creara a nivel nacional, un Sistema Integral de Búsqueda y Rescate a través de Estaciones (ENSARES) en los puertos más importantes, además de Centros Unificados para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios (CUMAR) en algunos recintos portuarios del país, para dar respuesta y atender el Código PBIP (Congreso de la Unión, 2009; SEMAR-SCT, 2007).

En el contexto internacional, de relevancia resultó la conferencia especial de la OEA, que sobre seguridad hemisférica se llevó a cabo en el año 2003, en la Ciudad de México, y en la cual, entre otros temas, se determinó el conjunto de amenazas, riesgos y desafíos a la seguridad, tanto global como regional y local; y con base en el reconocimiento de estos, cada país por sí solo y/o en colaboración con otros países, debería proceder a la formulación e implementación de políticas y estrategias para evaluar, prevenir, enfrentar y responder a citadas amenazas, riesgos y desafíos (OEA, 2003).

A saber, entre los más relevantes que inciden en la seguridad marítima (OEA, 2003): el terrorismo, la delincuencia organizada transnacional, el problema mundial de las drogas, la corrupción,

el lavado de activos, el tráfico ilícito de armas y las conexiones entre ellos, los desastres naturales y los de origen humano, el VIH/SIDA y otras enfermedades, así como los riesgos a la salud y el deterioro del medio ambiente.

Por lo tanto, no es casual que durante esta administración se promulgue la Ley de Seguridad Nacional (Congreso de la Unión, 2005) que en su artículo quinto establece, las que se consideran amenazas a la seguridad nacional, destacando la delincuencia organizada, que en México comienza a tener gran relevancia y preocupación, por ser una de las causas generadoras de la violencia en el país.

Por otro lado, siendo consiente que la transparencia y la rendición de cuentas son factores esenciales de la democracia, y para continuar con la doctrina y política anticorrupción iniciada y aplicada hacia el interior de la institución por el Almirante Luis Carlos Ruano Angulo (1990-1994) y prolongada por el Almirante José Ramón Lorenzo Franco (1995-2000), el Secretario de Marina Marco Antonio Peyrot González (2001-2006) se preocupó porque el actuar de la institución quedara por escrito para el conocimiento de todos a través

de publicaciones como: el Programa Institucional de Desarrollo 2001-2006; el libro de Políticas de la Armada de México; el libro de Doctrina de la Armada de México para enfrentar conflictos de baja intensidad y el de interoperabilidad; las Políticas para la Administración Naval de Recursos Humanos: la Evaluación del Programa Institucional de Desarrollo 2001-2006, entre otros.

Para cerrar el análisis del periodo 1976-2006, a manera de resumen, podemos precisar que la SEMAR-Armada de México experimentó todo un proceso de actualización constante y de modernización paulatina con el fin de cumplir con eficiencia, no tan solo con la tarea fundamental y razón de ser de la Armada, que es la defensa y salvaguarda de la soberanía nacional; sino también las tareas para el mantenimiento del Estado de Derecho en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, además de auxiliar a la población civil en los casos y zonas de desastre, entre otras funciones, que quedaron plasmadas en la reforma y adición efectuada a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en 2006, la cual incorpora a las funciones de la SEMAR la totalidad de las tareas que realmente rea-

liza la Armada, y que tienen que ver más bien con la función de guardia costera (Congreso de la Unión, 2006).

En el entorno internacional, este proceso se desarrolló ante la nueva dinámica marcada por el fenómeno de la globalización al término de la Guerra Fría, lo que implicó la apertura del país al comercio internacional, bajo esquemas de competitividad y competencia económica. Sin embargo, la mayor responsabilidad para la incorporación al comercio, con una marina mercante y puertos eficientes, recaía en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la cual, por decisión del Gobierno Federal, se trasladaron en 1976, quedando en la Secretaría de Marina-Armada de México tan solo la institución estrictamente militar (Congreso de la Unión, 1976).

La Secretaría de Marina conservó los astilleros para la reparación, rehabilitación y mantenimiento de su flota; y ante el requerimiento y necesidad de la propia institución de contar con nuevas unidades desde las décadas de los 60 y 70, se incursionó con la capacidad de "construcción de algunas embarcaciones para la institución e incluso para el sector pesquero y petrolero" (Villal-

pando, 2012, p. 363). Pero lo más relevante de esta vocación y capacidad de la SEMAR fue el lograr establecer formalmente un Programa permanente de modernización y sustitución de unidades navales de superficie de la Armada de México (Villalpando, 2012, p. 429).

De tal forma que desde 1982 a la fecha, se han construido principalmente buques tipo guardacostas, de las clases Holzinger (1994), Sierra (1999), Durango (2001), Oaxaca (2001-2018), y patrullas costeras clase Tenochtitlan (2012-2018) con tecnología y mano de obra calificada netamente mexicanas, lo que ha permitido, poco a poco, dejar de depender de compras al exterior para cubrir nuestras necesidades de buques.

Es relevante describir una característica que se presenta en las administraciones del poder naval en México, donde la concepción y aplicación de políticas y estrategias importantes para el cumplimiento de la misión y desarrollo eficiente de la institución existe cierta continuidad; por ejemplo, la administración de 1995 al 2000 concibió el empleo estratégico de las patrullas interceptoras (unidades versátiles de gran velocidad y fácilmente

maniobrables), firmó el contrato de compra de 40 de ellas incluyendo la transferencia de conocimientos, tecnología y patente, estas fueron recibidas del gobierno de Suecia durante el sexenio 2001-2006.

El sistema de Educación Naval continuó fortaleciéndose pues se sumaron a las ya establecidas como el CENCAP, HENM y CESNAV, la Escuela de Enfermería, la Escuela Médico Naval, la Escuela de ingenieros de la Armada, entre otras, que han sido necesarias ante el requerimiento que impone la nueva tecnología con que cuentan los buques y aeronaves de reciente adquisición, así como el equipamiento de I.M. Además, la seguridad social del personal naval y sus derechohabientes se ha visto robustecida al crearse el Centro Médico Naval en 1965, y posteriormente en 1976 el Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas (ISSFAM), acciones que incrementaron los beneficios y prestaciones de citado personal (Villalpando, 2012).

Durante este periodo la SEMAR se mantuvo siempre atenta a los cambios y reformas administrativas del gobierno en el contexto de las crisis económicas y el fenómeno de la globalización, adap-

tando y ajustando su estructura programática, orgánica y funcional para cumplir cabalmente con su misión y funciones encomendadas con base a la coyuntura nacional. La mayoría de las tareas comprometidas con el desarrollo del país, son en apoyo a la resolución de problemas que impactan en la sociedad como el combate al narcotráfico, que, si bien en este periodo se consideraba un problema de salud pública, cada vez crecía más, al grado en que en posteriores sexenios se convirtió en un problema de seguridad nacional.

Con la firma del Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN), con EE.UU. y Canadá en 1994 (globalización), así como el relevo del poder presidencial en el 2000 por otro partido político diferente al PRI, se inició un proceso político-social de transformación democrática en todas las instituciones públicas, privadas y organización ciudadana, que trajo como consecuencia una serie de repercusiones positivas para el desarrollo económico, político, social, militar, diplomático y tecnológico del país, basado en controles y aplicación de conceptos de transparencia y rendición de cuentas (Banco Mundial, 2007).

Lamentablemente, ante el crecimiento desmedido del fenómeno del narcotráfico en México, que pasó de ser un país de tránsito de drogas, desde los países productores sudamericanos hacia los EE.UU. (principal consumidor a nivel mundial), a ser un país cada vez más consumidor de drogas, resultado del cierre de la frontera de nuestro vecino del norte tras los ataques terroristas de septiembre de 2001, que dificultó su tránsito a su destino final (Rochlin, 1995; Rodríguez Sánchez Lara, 2017).

D. Fortalecimiento de la SEMAR como Autoridad Marítima Nacional 2006-2018

Al inicio de su Gobierno, el Presidente Felipe Calderón (2007-2012), lanza una estrategia de combate frontal al flagelo del narcotráfico, con el fin de desbaratar el creciente empoderamiento de los cárteles de las drogas, lo que provocó, un gran número de muertos de la delincuencia organizada, así como de las autoridades que los combatían, constituidas en fuerzas federales (Ejército, Marina, Fuerza Aérea y Policía Federal).

Estas acciones dieron como resultado, el descabezamiento de

los grandes cárteles de la droga, pero a la vez, el resurgimiento de bandas cada vez más violentas, las cuales diversificaron sus actividades para obtener financiamiento, mediante los secuestros, cobro de piso, robo de combustible, robo de autos, extorsión, etc.; lo anterior, lastima cada vez más a la sociedad, lo que crea una gran percepción de inseguridad (Bucio, 2016; INEGI, 2016c). Así, con la finalidad de apoyar la acción del Gobierno de la República en su lucha contra la delincuencia organizada, la SEMAR llevó a cabo distintas operaciones coordinadas con autoridades federales, estatales y municipales en los estados de mayor incidencia delictiva, además de fortalecer las actividades de disuasión en los 17 estados costeros del país, mediante operaciones navales y principalmente en funciones de guardia costera (hasta ese periodo denominadas de policía marítima), que materializaron la presencia efectiva del Estado mexicano en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas.

Por lo tanto, a partir del periodo 2007-2012 la Armada de México coadyuva de manera permanente en el mantenimiento del Estado de Derecho, mediante la ejecución operaciones urbanas en di-

ferentes partes del territorio mexicano y la ejecución de planes de operaciones por los Mandos de las Regiones Navales en sus áreas de responsabilidad en ambos litorales, redoblando esfuerzos a nivel nacional contra el narcotráfico y la delincuencia organizada, especialmente en los estados con mayor incidencia delictiva y donde las fuerzas policiacas han sido rebasadas por los grupos delincuenciales. En la actualidad, estas acciones son reconocidas tanto, por la comunidad internacional de los países de la región, como por el propio pueblo mexicano, que mantiene su confianza en esta institución (Figura 5).

En materia de protección marítima y portuaria, por medio de los Centros Unificados para la Atención de Incidentes Marítimos (CUMARES) y los Grupos de Inspección y Verificación (GIV's) creados mediante convenios de colaboración, se aplicaron las disposiciones y medidas de reacción que se disponen dentro del marco del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), coadyuvando en el cumplimiento de los tratados o convenios internacionales, efectuando coordinaciones con las autoridades relacionadas con la operación y protección de puertos para

fijó estrategias y líneas de acción para su combate (Presidencia de la República, 2007a, p. 44 y 58):

- “La impunidad, la corrupción y la simulación que han sido obstáculos para el desarrollo del país a lo largo de su historia. Esta distorsión que, entre otras cosas, ha derivado en ocasiones en un ejercicio discrecional del poder, ha generado desconfianza en la sociedad respecto a las instituciones de gobierno y a la actuación de las autoridades”.
- “El crimen organizado que, con los recursos producto del narcotráfico, adquieren distintas formas de transporte, armas de alto poder y sistemas avanzados de comunicación, así como equipamiento que con gran frecuencia supera al de los cuerpos policíacos encargados de combatirlos y de prevenir los delitos asociados; por tal motivo, convocó la colaboración directa de las fuerzas armadas.”

Ante tales escenarios, la Secretaría de Marina elaboró y alineó con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo su Programa Sectorial (2007-2012), y al respecto de la primera realidad, sobre impunidad, corrupción y simulación, la institución reconoció la necesidad de continuar con la política anticorrupción trazada hacia el interior de la institución, fortaleciendo la moral, el profe-

sionalismo y la capacitación del personal naval, para lograr el cumplimiento de la misión como el producto de un esfuerzo honesto y profesional de quienes integran los recursos humanos de la Secretaría; además de continuar robusteciendo sus procesos de inspección, supervisión y control interno (Presidencia de la República, 2007b).

Por otro lado, el PND 2007-2012 reconoció que la delincuencia organizada, en su modalidad de narcotráfico, junto con los grupos armados y el terrorismo, son las amenazas más significativas que aparecen en la Agenda Nacional e Institucional de Riesgos, por lo que la Secretaría de Marina Armada de México tuvo que reforzar y reposicionar sus estrategias para hacer frente con efectividad a dichos flagelos (Presidencia de la República, 2007a).

En el ámbito nacional, bajo las directivas del recién formado Consejo de Seguridad Nacional, creado por la Ley de Seguridad Nacional (Congreso de la Unión, 2005), fuerzas especiales de la Armada incursionaron con éxito en áreas urbanas, tal es el caso del abatimiento del jefe del cartel de los Beltrán Leyva, en Cuernavaca, Mor., en diciembre del

2009; y de ahí en adelante, la participación de las fuerzas especiales de la Marina y los destacamentos de personal naval en auxilio de los gobiernos de los estados, incluyendo a los gobiernos locales del interior de la República, ha sido relevante, pero insuficiente.

En el carácter de actor participante el que suscribe la presente investigación, fue significativo conocer hacia el interior de la institución que la mayoría de la información sobre los “blancos de interés” provenía de las unidades de inteligencia de los EE.UU. principalmente de la agencia del Departamento de Justicia para la Administración para el Control de Drogas (DEA por sus siglas en inglés), y sobre el éxito obtenido y señalado en el párrafo anterior, se debió a la indicación de citada agencia en el sentido que entregaría la información a la SEMAR, con la condición de operarla sin compartirla con el Consejo de Seguridad, pues después de tres años de operaciones infructuosas se comenzó a sospechar la posible fuga de información.

Por primera vez, en el último informe de gobierno del Presidente Felipe Calderón Hinojosa se reportan los avances en los indicadores

de la Secretaría de Marina para la protección y seguridad del territorio nacional y mares nacionales, 2012 (Congreso de la Unión, 2012d, p. 83) de la siguiente forma:

- Índice de protección de los mares y litorales nacionales: En el primer semestre de 2012 se logró un avance del 77%, con respecto a la meta programada anual y sexenal de 84%. Este indicador evalúa la capacidad operativa del poder naval para proteger los intereses marítimos, a través de la medición del desempeño de los componentes de la Armada.
- Percepción de la población sobre la seguridad en los mares nacionales: En junio de 2012 se obtuvo una calificación de 8, con lo que se cumplió con la meta programada anual y sexenal. Este indicador mide el nivel de aprobación de la ciudadanía por acciones que realiza la Secretaría de Marina, medida a través de la aplicación de una encuesta a la población costera, turística e instituciones de investigación científica marina, entre otros.
- Percepción de confianza de la ciudadanía hacia la SEMAR: A junio de 2012 se logró una calificación de 8.59, cifra superior en 1.1% con respecto a la meta anual y sexenal de 8.5; con lo que se mide el nivel de confianza de la población hacia la Institución, como resultado de su quehacer institucional para generar credibilidad y confianza mediante la aplicación de una encuesta a la ciudadanía en ciudades costeras y del interior del país."

Lo anterior es el resultado de las acciones de vigilancia, que la Secretaría de Marina instrumentó conforme a la estrategia de seguridad implementada por el Gobierno Federal: de tal forma que, las unidades de superficie, aeronavales y terrestres de la Armada de México ejecutaron 43,582 operaciones de vigilancia en los mares, costas nacionales e interior del territorio nacional, lo que representó un incremento de 13.7% con relación a las realizadas en el mismo periodo de 2011, debido al aumento de las operaciones terrestres hacia el interior del territorio nacional, sin descuidar la vigilancia y patrullaje en las costas y litorales nacionales. En estas operaciones participaron en promedio mensual 16,925 elementos navales, con los siguientes resultados (Congreso de la Unión, 2012d, p. 84):

- "Se navegaron: vía marítima 595 mil millas náuticas y 1.7 millones por vía aérea, y se recorrieron por vía terrestre 2.4 millones de kilómetros.
- Se realizaron 2'088,010 inspecciones que derivaron en el aseguramiento de 652 personas infractoras de la legislación nacional por diversos ilícitos, tres buques, ocho embarcaciones menores y 289 vehículos terrestres; se decomisaron 10,294 kilogramos de productos de pesca ilícita -entre pulpo, pepino de mar, camarón y jaiba-, así como 382 armas y 42,594 cartuchos útiles".

Por otro lado, como respuesta a la preocupación en torno a la protección marítima (maritime security) después de los atentados del 11 de septiembre del 2001, y a instancia de la OMI, el Estado Mexicano adoptó el Código PBIP, y para su efectivo cumplimiento, en diciembre del 2004 se firmó un acuerdo de colaboración entre la SEMAR y la SCT, en materia de seguridad y protección marítima y portuaria. Posteriormente el tres de septiembre de 2007 fue indispensable renovar, actualizar y fortalecer dicho acuerdo entre ambas secretarías mediante la creación del *Centro Unificado para la Atención a Incidentes Marítimos (CUMAR)* (SEMAR-SCT, 2007).

Cabe señalar que la figura del CUMAR vino a mitigar las deficiencias existentes en materia de vigilancia, protección y seguridad marítima y portuaria, sobre todo en lo relacionado con la protección marítima (maritime security), al enfocarse en prevenir y combatir delitos como terrorismo, narcotráfico, piratería, robo de embarcaciones, etc., como complemento de algo no considerado en las funciones atribuidas al Resguardo Marítimo Federal (REMAFE), que actúa bajo la supervisión de la capitania de puerto, y solo se respon-

sabiliza por la vigilancia del cumplimiento de las leyes de navegación y puertos para la seguridad de las personas y los bienes en la navegación interior dentro de los límites de los puertos, pero en actividades contra los delitos o infracciones del orden federal, únicamente les obliga a “Auxiliar a las demás autoridades federales que ejerzan atribuciones dentro de los puertos, cuando éstas lo soliciten”; por lo tanto, ante delitos federales como el narcotráfico y el terrorismo, no tienen responsabilidad de actuar (Congreso de la Unión, 2015, p. 25).

Con el fin de subsanar lo anterior, el referido acuerdo de colaboración (SEMAR-SCT, 2007), estableció las medidas y acciones conjuntas entre las dos instituciones para garantizar la protección, seguridad y prosperidad marítima y portuaria, en el marco del Convenio SOLAS, del Código PBIP, del Sistema Mundial de Socorro para la Seguridad Marítima (SMSSM), y la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN), en coordinación con otras autoridades con ámbitos de competencia concurrentes en recintos portuarios y vías generales de comunicación por agua. El punto más relevante de este acuerdo, es que se especifica que la autoridad ejecutora

de los convenios internacionales en materia de Protección Marítima (aplicación del Código PBIP) y Búsqueda y Rescate son la SEMAR, en coordinación con la SCT, para lo cual se firmaron acuerdos interinstitucionales en la materia.

De igual relevancia fue la firma de las Bases de Colaboración entre la SEMAR y el SAT el 7 de marzo de 2008 y el 21 de enero de 2009 con la Administración General de Aduanas (AGA), con el propósito de coordinar esfuerzos y destinar recursos para ejercer en forma conjunta medidas de control, vigilancia y seguridad en las aduanas marítimas del país, para garantizar la seguridad nacional y seguridad pública dentro de sus respectivas competencias, garantizando el libre flujo de entrada y salida de mercancías y despachos aduaneros en los puertos y terminales marítimas de tráfico internacional (SEMAR-AGA, 2009). La última actualización de este compromiso se realizó en marzo de 2019.

Hasta aquí, se puede inferir que la estrategia de seguridad para el combate a la delincuencia organizada y el narcotráfico con el empleo de lleno de las fuerzas armadas, y en particular

con la participación cada vez más efectiva del personal de la SEMAR Armada de México, contribuyó para que el Ejecutivo federal y el Congreso otorguen mayores incrementos en el presupuesto de Marina y en general de las fuerzas armadas con el fin de fortalecer cada vez más sus capacidades operativas ante tales tareas; ya que para el año 2012, la SEMAR por sí sola acumuló una cantidad de 26,073 operaciones de sus unidades operativas en la tierra, en el aire y en el mar y según el sexto informe de labores del Presidente Felipe Calderón, entre 2007 y junio de 2012, las fuerzas armadas realizaron casi 1.6 millones de operaciones de protección y vigilancia del territorio, espacio aéreo y mares nacionales, resultado superior en 1.3% a lo observado durante el periodo 2001-junio de 2006 (Congreso de la Unión, 2012d).

Ya con el Presidente Enrique Peña Nieto, regresa al Gobierno Federal el PRI, y con él se dice que hay un cambio en la estrategia de seguridad; lo que es parte del proceso de la transición democrática en México, que trae consigo no tan solo el cambio de gobiernos de diferentes partidos sino también mucha pluralidad, con lo cual se presentan una serie de inconvenientes que

inciden en la eficiencia y eficacia gubernamental; en el caso de los militares de tierra, mar y aire que integran las fuerzas armadas, administradas por las Secretarías de la Defensa Nacional y Marina (Ejército y Fuerza Aérea y Armada de México, respectivamente) dentro del aparato de gobierno de la federación, instituciones que ostentan el carácter de permanentes e irrenunciables (Pion-Berlin, 1989) en virtud de su función de defensa de la soberanía nacional, no son afectadas en demasía por citados cambios, dando continuidad y cumplimiento a las políticas, planes y programas institucionales correspondientes.

De aquí se puede inferir que, para las fuerzas armadas mexicanas, y principalmente para la SEMAR, tanto la globalización y el regionalismo, como las llamadas nuevas amenazas o amenazas asimétricas transnacionales como: el terrorismo, la delincuencia organizada y el narcotráfico, así como las tareas que tienen que atender en el sistema internacional, con su participación en operaciones de mantenimiento de la paz (OMP's) y también en respuesta a desastres, ayuda humanitaria, reconstrucción de países, ejercicios multinacionales, misiones de

prevención de conflictos y gestión de crisis, y por supuesto, la supervisión hacia el interior de su institución sobre la transparencia y la rendición de cuentas, le establecen cada vez nuevos retos, para el cumplimiento eficiente, eficaz y efectivo de su misión.

Lo anterior, conlleva además de sus procesos de profesionalización y modernización, una relación de mayor cooperación y coordinación hacia el interior con las dependencias de la Administración Pública Federal, centralizada y paraestatal y, con países amigos (Ballesteros & Aguilar, 2011).

De tal forma que, con base al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018 y al respectivo Programa Sectorial de la Secretaría de Marina, a la fecha esta institución ha logrado los siguientes resultados:

El cuantificar y enumerar estos resultados, permite de forma general, identificar las capacidades actuales del poder naval que tiene el Estado mexicano para proporcionar defensa, seguridad y protección a los recursos marítimos del país a través de la Secretaría de Marina- Armada de México (Congreso de

la Unión, 2017; Presidencia de la República, 2013):

- En mayo de 2013, el presidente firmó en forma inédita, la política nacional de defensa y el plan militar de defensa nacional conjunta, elaborados por las secretarías de Defensa y Marina; aun que estos documentos no han sido socializados como se proyectó originalmente por cuestiones políticas.

- A partir de octubre del 2015, se otorgó a la SEMAR la presidencia de la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas (CIMARES); durante esta gestión, se elaboró y publicó, en el Diario Oficial de la Federación (DOF), la Política Nacional de Mares y Costas de México (PNMCM), la cual tiene como objetivo, ser un marco de referencia para articular y orientar, los diferentes esfuerzos sectoriales del gobierno federal, para conservar y gestionar, de manera sustentable, los mares y costas del país.

- El 19 de diciembre de 2016, se designó a la SEMAR como Autoridad Marítima Nacional, y el 19 de mayo del 2017, también se le otorgó, a través de la Armada, el ejercicio de funciones de Guardia Costera; esto quedó plasmado jurídicamente en las respectivas modificaciones y adiciones a la Leyes de Puertos y de Navegación y Comercio Marítimos.

- En julio de 2015, se creó la Universidad Naval, como eje rector del sistema educativo naval, con el propósito de lograr una educación integral y de calidad, adiestrar, capacitar y formar al personal en los niveles técnico, profesional y de posgrado.

- Para el fortalecimiento del sistema educativo naval se invirtió en infraestructura:

- *El 24 de agosto de 2018, se inauguró el Centro de Estudios Navales en Ciencias de la Salud (CENCIS), en la Ciudad de México.*

- *Se construyó la Escuela de Aviación Naval en La Paz, Baja California Sur.*

- Se modernizó la Heroica Escuela Naval Militar en Antón Lizardo, Ver.

- El CESNAV, máxima casa de estudios de la Secretaría de Marina, imparte los conocimientos superiores de orden naval, científico y marítimos siguientes:

- *Dos doctorados (Defensa y Seguridad Nacional, y Administración Marítima y Portuaria)*

- *seis maestrías (Seguridad Nacional, Administración Naval, Seguridad de la Información, Geopolítica, Ciencia Política, y Administración Marítima, Portuaria y Aduanas Marítimas)*

- 10 especialidades (Mando Naval, Sistemas de Armas, Electrónica Naval, Análisis de Operaciones, Comunicaciones Navales, Informática, Inteligencia, Logística Operativa, Derecho del Mar y Marítimo, y Sistemas de Operaciones)

- La Heroica Escuela Naval Militar, forma a los oficiales de mando de la Armada de México:

- *seis ingenierías (Sistemas Navales, Hidrografía, Aeronaval, Mecánica Naval, Electrónica y Comunicaciones, y Logística Naval).*

- La Escuela de Aviación Naval, forma a los pilotos aviadores navales.

- Se implementa un programa integral para el fortalecimiento del idioma inglés.

- Se creó la Unidad de Protección de los Derechos Humanos (UPRODEHU), que además de atender todos los casos que se generan por demandas y quejas de la ciudadanía contra personal de la institución, por sus acciones durante las operaciones, también impulsa la capacitación del personal en materia de Equidad de Género y Derechos Humanos.

- En el año 2000, se creó el Instituto de Investigación y Desarrollo Tecnológico de la Armada de México (INIDETAM), el cual, a la fecha, ha realizado más de 25 proyectos por sí mismo y en colaboración con CONACYT y otras organizaciones científicas civiles.

- En el 2008 se creó la Unidad de Inteligencia Naval (UIN), la cual ha sido constantemente fortalecida con la creación de Centros Regionales de Inteligencia Naval (C-REGINA); la participación conjunta con cinco Centros Regionales de Fusión de Inteligencia (CERFIs) a cargo de la Secretaría de Gobernación; la creación de un Centro de Operaciones de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento de la Armada de México (COISRAM); y con la instalación de un Centro de Capacitación y Adiestramiento de Sistemas Aéreos no Tripulados (CENCASANT), así como con la capacitación constante del personal y la adquisición de tecnologías para la recolección, análisis y generación de inteligencia operable.

- Se continúa con el programa permanente de modernización y sustitución de unidades navales de superficie de la Armada de México, dentro del cual, en la administración 2012-2018, en los astilleros de Marina, se construyeron 13 buques para la Armada y 7 buques, de 19, bajo un contrato para la construcción y suministro de la flota menor de Pemex; lo cual generó 14,229 empleos directos y 56,916 indirectos, con lo que se coadyuvó al desarrollo marítimo nacional.

- En el año 2017, se inició la construcción de la Patrulla Oceánica de Largo Alcance (POLA), la cual actualmente se encuentra en etapa de pruebas operativas; y cuyo propósito es dotar a la Armada de México, de un buque moderno para las funciones de mantenimiento del Estado de Derecho en la mar.

- Para el fortalecimiento de la aeronáutica naval se adquirieron 47 aviones y 30 helicópteros, remplazando 19 y 18 aeronaves antiguas respectivamente, incrementando la flota aeronaval en un 51% y 22% también respectivamente, con lo que se mejoró la capacidad de vigilancia para garantizar la seguridad en las costas, mar territorial y ZEE. Los aviones de patrulla marítima se equiparon con tecnología ISR (Intelligence, Surveillance & Reconnaissance) robusteciendo la capacidad operativa de la institución.

- Se cuenta con un programa de infraestructura y operación de un sistema de Mando y Control, cuyo corazón y centro de operaciones radica en un nuevo Centro de Mando y Control (CC2) en el edificio sede de la Ciudad de México, estando

interconectado con todos los Mandos de Regiones, Zonas, Sectores, dependencias y unidades navales a través de una red de salas y módulos de mando y control.

- Se cuenta con un programa de construcción y operación de un sistema de Estaciones Navales de Búsqueda y Rescate (ENSAR's), de los cuales, durante la administración 2012-2018 se construyeron 12, haciendo un total de 29 en toda la República.

- Para fortalecer la Autoridad Marítima Nacional en los puertos se están dotando a los CUMAR's y UNAPROP's con embarcaciones tipo Defender para la protección portuaria, vehículos con equipos de detección no intrusiva de narcóticos y un sistema informático de información portuaria.

- Se desarrollan operaciones especiales con otras dependencias, como las realizadas en colaboración con SEMARNAT, en el Alto Golfo de California, para la protección de la vaquita marina.

- Como líder del proyecto se apoya al gobierno federal en el programa de fortalecimiento de la frontera sur; mediante la colocación de un sistema de comunicaciones digitales troncalizadas y satelitales.

- La creación de la Unidad de Operaciones Especiales y tres centros de adiestramiento: Centro de adiestramiento conjunto y combinado de alto nivel de infantería de marina del Noroeste en Isla Margarita, BCS; el Centro de adiestramiento de infantería de marina del Sureste en la ex finca de San Luis Carpizo, Camp., y el Centro de adiestramiento avanzado de la

Armada de México en Valle de Bravo, Estado de México.

- Se inicia la participación de la Armada de México en Operaciones para el Mantenimiento de la Paz OMP's.
- Por último, con relación al auxilio a la población en casos y zonas de emergencia y/o desastre, el Plan Marina se ha activado 48 veces, en atención al Sistema Nacional de Protección Civil, a causa de 10 huracanes, 13 tormentas tropicales, 10 frentes fríos, cuatro sismos, tres inundaciones, una tromba, dos tomados, dos ayudas humanitarias y otros eventos que han impactado las costas del país, apoyando a 1,278,490 connacionales y alojando a 3,525 personas en 34 albergues habilitados.

Se puede deducir que la Secretaría de Marina-Armada de México, como institución del Estado mexicano, ha cumplido con su Programa Sectorial en estricto apego a las políticas establecidas por los Planes Nacionales de Desarrollo (PNDs) de las últimas administraciones del gobierno federal, con la conciencia de la condición geográfica del país, con su gran extensión de zonas costeras, ubicación privilegiada en medio de los océanos Pacífico y Atlántico, con inmejorables ventajas y oportunidades para el desarrollo de actividades y explotación de sus riquezas marítimas, pero con diversos problemas y constantes amenazas a la seguridad nacional, y particularmente a la seguridad marítima,

como el terrorismo, la delincuencia organizada, el tráfico de drogas, personas y armas, el robo, el secuestro, la corrupción e impunidad, entre otros.

Adicionalmente la SEMAR conjunta esfuerzos y recursos en los tres niveles de gobierno, que se traducen en acciones coordinadas encaminadas a lograr un país próspero y competitivo, brindando defensa y seguridad permanente a la población en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, generando las condiciones necesarias para la inversión productiva.

El impacto que está generando la delincuencia organizada en los recintos portuarios, costas y zonas marinas mexicanas de nuestra jurisdicción es una amenaza en contra de la diversidad de actividades económicas que desarrollan, las cuales, genera aproximadamente 800 mil millones de dólares al año.

Cada año, se pierden innumerables vidas a causa del crimen organizado. Los problemas de salud y la violencia asociados a las drogas, las muertes por arma de fuego y la carencia de escrúpulos por parte de los tratantes de personas y los traficantes de migrantes son parte de ello, que

en su conjunto inhiben la inversión privada.

Los operativos institucionales de manera permanente en las Regiones Navales, han ayudado para que la delincuencia organizada no opere con entera libertad en las áreas jurisdiccionales, por lo que, la coordinación de todos los entes que forman parte del Consejo de Seguridad Nacional, es fundamental para la instrumentación de la Estrategia Nacional de Seguridad contra el crimen organizado, a fin de inhibir, reducir o definitivamente eliminar sus actividades ilícitas, brindando seguridad durante el desempeño de la gran cantidad y diversidad de actividades productivas en el ámbito marítimo de los habitantes de nuestra nación, en la búsqueda del desarrollo en todos los sentidos, dentro de una sociedad libre de amenazas.

La fortaleza adquirida por el recurso humano de la SEMAR, no solo en su preparación profesional, sino también sometida a una doctrina de comportamiento basada en los valores de deber, lealtad, honor y patriotismo, que llevan implícita la honestidad, han permitido a la institución, participar con eficacia en atender la la necesidad del Esta-

do y de la sociedad por la seguridad y le ha permitido paulatinamente ganar la confianza, para la lucha contra el fenómeno en crecimiento de la delincuencia organizada; esto ha obligado al Estado, a incrementar el presupuesto asignado a la institución, el cual, a su vez, es empleado con eficiencia y eficacia.

Lo anterior, no tan solo ha permitido el equipamiento adecuado y el sostenimiento de las operaciones de las unidades que combaten directamente este flagelo, sino que también ha permitido el desarrollo integral de la institución en todos los ámbitos de su competencia, en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, mediante el fortalecimiento del marco legal, inversión en investigación y desarrollo de tecnología, equipamiento, modernización y/o creación de nuevas instalaciones y unidades operativas, infraestructura, construcción de buques, adquisición de unidades aeronavales, capacitación y profesionalización, etcétera.

Por lo anterior, podemos identificar que nos encontramos ante un círculo virtuoso en el cual, en tanto, el Estado mexicano no encuentre la solución para que las instituciones directamente

responsables del fenómeno de la delincuencia organizada tengan la capacidad de enfrentarlo, principalmente a causa de la corrupción, entonces, el Estado seguirá recurriendo al empleo de la Armada, aún en lugares que no le corresponden directamente, proporcionándole recursos presupuestales para su operación en tales fines.

Este presupuesto es empleado eficientemente en el desarrollo integral del poder marítimo; pudiéndose deducir que los resultados alcanzados hasta el momento, para propiciar las condiciones de seguridad necesarias, favorecerán el desarrollo de los intereses marítimos nacionales, es decir, existe una relación intrínseca directamente proporcional entre ambos conceptos, el desarrollo y la seguridad marítimas.

III. Conclusiones

El desarrollo institucional de la SEMAR como poder naval de la Federación y elemento fundamental para el fortalecimiento del poder marítimo mexicano, se ha llevado a cabo en los siguientes periodos y mediante estas estrategias:

a) Integración del poder marítimo y poder naval de la Federación 1940-1970:

Este periodo inició con la separación de la Armada de México de la Secretaría de Defensa Nacional, para integrarla, junto con otros elementos del poder marítimo, como la marina mercante y puertos, en la SEMAR, con el propósito fundamental de propiciar el desarrollo marítimo nacional; sin embargo, el escaso presupuesto y la poca inversión de la época no ayudó en mucho. No obstante, la SEMAR alcanzó a conformar las bases legales y la estructura orgánica necesaria para integrar lo que hoy es la Armada de México. El principal curso de acción de este periodo fue la implementación de la política "La Marcha al Mar", que permitió importantes inversiones en infraestructura portuaria para el comercio marítimo de cabotaje e internacional, y el nacimiento de puertos con vocación turística.

b) Reorganización del poder marítimo 1976-1988:

Fase histórica que consistió en la reasignación de funciones marítimas a las Secretarías de Marina y de Comunicaciones y Transportes. En

este periodo, se transfirió la marina mercante y la dirección de puertos marítimos, entre otros elementos del poder marítimo, a la SCT, con la intención de propiciar el desarrollo marítimo fuera de una institución armada. Por otro lado, la creación de la zona económica exclusiva, a través de la Tercera Convención de la Naciones Unidas (CONVEMAR), propicia la necesidad de la vigilancia de los recursos contenidos en citada ZEE como el petróleo, pesca y turismo náutico; por lo que, bajo esta coyuntura se puede precisar que inicia la modernización real de la Armada de México, con la adquisición de buques nuevos tipo guardacostas, equipados con sistemas de navegación, maquinaria, artillería, electricidad, hidráulica, servicios, helicóptero, etc., de los más moderno en su tiempo. Al término del periodo, se reconoce que la presencia de las unidades navales de superficie y aéreas en el mar territorial y zona económica exclusiva, incrementó la vigilancia para el mantenimiento del Estado de Derecho; es decir, la Armada de México en funciones de guardia costera.

c) Participación del poder naval vs narcotráfico marítimo y costero 1988-2006:

La principal estrategia que implementó la SEMAR durante este periodo, consistió en una política anticorrupción dentro de la propia institución, logrando limpiar la estructura de mando y de su recurso humano en general, y enfocarse al desarrollo del poder naval de la Federación para el cumplimiento de su misión como Armada Nacional.

- Este periodo implicó el empleo de la Armada de México, en operaciones contra el narcotráfico en el mar y estados costeros de la República Mexicana. La SEMAR desarrolló su industria naval e inició el remplazo de patrullascosterasyoceánicas. Incluyó en su estrategia de combate al narcotráfico la adquisición de patrullas interceptoras que generaron capacidades de respuesta rápida contra embarcaciones de alta velocidad empleadas por el narcotráfico.

- A pesar de la disminución del presupuesto institucional, durante el periodo del 2000 al 2006, la SEMAR puso en práctica la política "hacer más con menos" y enfocó sus esfuerzos en la preparación técnica de su personal y en el adiestramiento de sus unidades operativas. Estas estrategias proporcionaron mayor profesionalismo a la institución y generaron cuadros especializados en los diversos cuerpos y servicios.

d) Fortalecimiento de la SEMAR como Autoridad Marítima Nacional 2006-2018:

Este periodo se caracteriza por una gran cantidad de logros institucionales basados en la suma de:

- Una política anticorrupción de más de 25 años con estrategias de cero tolerancia al interior de la institución;
- Una política de recursos humanos con estrategias para fortalecer los valores de honor, deber, lealtad y patriotismo que han permitido contar con una organización estructural y una doctrina de derechos humanos bien definida;
- Una política naval con estrategias para fortalecer las capacidades de las unidades operativas de mar, aire y tierra para el desarrollo efectivo de las dos funciones fundamentales para el cumplimiento de la misión: dos fuerzas navales pequeñas pero efectivas (10%) para la defensa de la soberanía y el resto de la Armada (90%) para el mantenimiento del Estado de Derecho (con una estrategia especial para el combate a la D.O. y al narcotráfico) en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, sobre la base de dos sistemas conceptuales y tecnológicos: el de Mando y Control de unidades operativas y la generación de inteligencia naval accionable;
- Una política de infraestructura con estrategias para mejorar las condiciones de cuarteles, muelles, astilleros, buques (programa permanente de sustitución de

unidades de superficie) adquisición de aeronaves, escuelas, hospitales, etc y finalmente,

- Aunque México no cuenta con una política marítima como tal, según los estándares de la OMI, la SEMAR ha implementado una estrategia para la actualización y adecuación de la legislación en materia de las propias funciones que realiza la SEMAR, por contar con los medios operacionales a través de las unidades de la Armada para realizarlas, y que se adjudicaban (en papel) otras dependencias; a través de las modificaciones al artículo 30 de la LOAPF (2005) lo que da lugar a:

- *La creación de un Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate (ENSARES como base de la doctrina de seguridad marítima, (maritime safety) y de Centros Unificados para la Atención de Incidentes Marítimos (CUMARES/ UNAPROP's) como base de la protección marítima y portuaria (PBIP) (maritime security);*

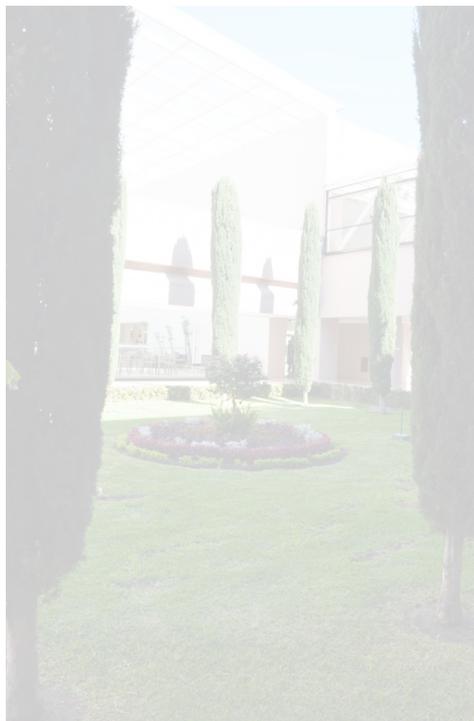
- *Posteriormente, debido a las amenazas del terrorismo internacional, la delincuencia organizada transnacional y la corrupción presente en los puertos nacionales, se legisla para que la SEMAR, a través de las Capitanías de Puerto, asuma la Autoridad Marítima Nacional a fin de tener un mejor control de los puertos marítimos; este curso de acción, ha permitido desarticular estructuras corruptas al interior de las instalaciones portuarias y ha principiado a propiciar el desarrollo en este sector productivo.*

e) Con los resultados obtenidos en campo, la SEMAR se ha ganado la confianza de la ciudadanía en primera instancia, también de los organismos de seguridad en los municipios, estados y la federación y por último, y no menos importante, de la comunidad internacional en inteligencia y seguridad de países como: los Estados Unidos de América (FBI, Navy; DEA, CIA, etc.), Colombia, Chile, etc.; con la consiguiente disposición de apoyar para operar mediante planes y estrategias conjuntas como los programas: NAMSI, ASPAN, GMDSS, etc., y proporcionar equipamiento y capacitación en los diferentes rubros de la seguridad nacional.

f) Así, la integración y el desarrollo del poder marítimo se ha ido concentrando en materia de defensa, seguridad y protección marítima en la SEMAR, lo que ya es un actor primordial para la conformación de los escenarios que proporcionen las condiciones propicias para el desarrollo de todo el sector marítimo (pesca, turismo, hidrocarburos, comercio, poder naval) en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas.

g) Como resultado de la presente investigación se comprueba la hipótesis de la tesis “El desa-

rollo marítimo mexicano desde la perspectiva de la Seguridad Nacional” que establece que “Sin seguridad no hay desarrollo y viceversa”, determinándose en citada tesis que ambos conceptos deben ir de la mano en forma proporcional, en virtud de que, “a mayor seguridad- mayor desarrollo”.



Referencias

Ballesteros, M. M. Á., & Aguilar, J. L. (2011). Los efectos de la globalización en el ámbito de la seguridad y la defensa. *Inteligencia y seguridad: Revista de análisis y prospectiva* (10).

Beck, U. (1998). ¿Qué es la globalización? Falacias del globalismo, respuesta a la globalización. *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*.

Bucio, R., Luis (2016). Participación de Las Fuerzas Armadas en la Estrategia del Combate al Narcotráfico del Presidente Felipe Calderón Hinojosa (Doctorado), Universidad Naval-Centro de Estudios Superiores Navales, Ciudad de México.

Burilkov, A., & Geise, T. (2013). Maritime Strategies of Rising Powers: developments in China and Russia. *Third World Quarterly*, 34(6).

Carrillo Castro, A. (2011). Génesis y Evolución de la Administración Pública Federal Centralizada (Vol. 1 Tomo II). Ciudad de México: INAP.

Congreso de la Unión. (1976). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Congreso de la Unión. (2005). Ley de Seguridad Nacional. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Congreso de la Unión. (2006). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Congreso de la Unión. (2009). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Congreso de la Unión. (2012a). Informes Presidenciales- José López Portillo 1976-1982. Ciudad de México: Dirección de servicios de investigación y análisis.

Congreso de la Unión. (2012b). Informes Presidenciales- Miguel de la Madrid Hurtado. Ciudad de México: Dirección de Servicios, de Investigación y Análisis.

Congreso de la Unión. (2012c). Informes Presidenciales-Carlos Salinas de Gortari. Ciudad de México: Dirección de Servicios de Investigación y Análisis.

Congreso de la Unión. (2012d). Informes Presidenciales Felipe Calderón Hinojosa. Ciudad de México: Dirección de Servicios de Investigación y Análisis.

Congreso de la Unión. (2012e). Informes Presidenciales Luis Echeverría Álvarez 1970-1976. Ciudad de México: Dirección de Servicios de Investigación y Análisis.

Congreso de la Unión. (2012f). Informes Presidenciales Vicente Fox Quezada. Ciudad de México: Dirección de Servicios de Investigación y Análisis.

Congreso de la Unión. (2015). Reglamento de la Ley de navegación y comercio marítimos. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Congreso de la Unión. (2017). Quinto Informe de Gobierno Enrique Peña Nieto. Ciudad de México: Poder Ejecutivo.

Covarrubias Dueñas, J. J. (2010a). Enciclopedia Política de México, Planes Nacionales Siglos XX-XXI (Vol. 2 Tomo II). Ciudad de México: Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República LXI Legislatura.

De la Madrid Hurtado, M. (1983). Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. Ciudad de México: Biblioteca Jurídica virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.

EMG-CEE. (2003). Doctrina de la Armada de México para enfrentar conflictos de baja intensidad. Ciudad de México: Estado Mayor General de la Armada de México.

EMG-CEE. (2006). Armada de México: Retos y desafíos. Ciudad de México: Secretaría de Marina Armada de México.

Financiero, E. (2018). Mayor producción petrolera, hasta la próxima década: Sener. México: El Financiero. Retrieved from <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/mayor-produccion-petrolera-hasta-la-proxima-decada-sener.html>

INAP, I. N. d. A. P. (2000). Manual de Organización de la Administración Pública Centralizada. Ciudad de México: Limusa Grupo Noriega.

INEGI. (2015). Estadísticas históricas de México 2014-2015. Instituto Nacional de Estadísticas Geografía Sexta edición.

INEGI. (2016c). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública. Retrieved from Ciudad de México

LOAM (2002). Ley Orgánica de la Armada de México. México: DoF OEA. (2003). Conferencia especial sobre seguridad hemisférica, Ciudad de México.

Presidencia de la República. (1983). Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Presidencia de la República. (1989). Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Presidencia de la República. (1995). Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Presidencia de la República. (2001). Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Presidencia de la República. (2007a). Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Presidencia de la República. (2007b). Programa Sectorial de Marina 2007-2012. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Presidencia de la República. (2008). Acuerdo por el que se crea con carácter permanente la Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Presidencia de la República. (2013). Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.

Rives Sánchez, R. (2010). Génesis y Evolución del Federalismo en México, 200 años de Administración Pública en México (Vol. Tomo VI).

Ciudad de México: Instituto Nacional de Administración Pública A.C.
Rochlin, J. (1995). Refefining Mexican “National Security” During an Era of Postsovereignty. Sage Publications Inc.

Rodríguez Sánchez Lara, G. (2017). Seguridad Nacional en México y sus problemas estructurales. Ciudad de México: Colectivo de Análisis de la Seguridad con Democracia

Sainez Mendoza, M. F. (2006). [Secretaría de Marina: Realidad y entorno].

Secretaría de Marina. (2001). Evolución Orgánica de la Secretaría de Marina 1939-2001. Ciudad de México: Dirección General de Programación y Presupuesto.

Secretaría de Marina. (2017). Compendio de Ley Orgánica de la Armada de México (1990-2012). Ciudad de México: DOF.

SEMAR-AGA. (2009). Acuerdo de Coordinación y Colaboración SEMAR-AGA. Ciudad de México: SEMAR-AGA.

SEMAR-SCT. (2007). Acuerdo de Colaboración para garantizar la protección, seguridad y prosperidad marítima y portuaria. Ciudad de México: Secretaría de Marina-Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Villalpando, J. M. (2012). Historia General de la Secretaría de Marina Armada de México. Políticas Navales 1940-2012 (I. N. d. E. H. d. I. R. d. México Ed. Vol. Tomo II). Ciudad de México: Unidad de Historia y Cultura Naval.

DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES
UNIVERSIDAD NAVAL



Historia y prospectiva de la Autoridad Marítima Nacional en México

“La mejor manera de predecir el futuro es crearlo”
Peter Drucker

Resumen

La Autoridad Marítima Nacional es un decreto a cargo de la Secretaría de Marina y se encarga de administrar las capitanías del puerto del país. También funciona como enlace de organismos internacionales, relacionados con la materia.

Sus funciones – que son atribuciones adicionales a la SEMAR- dentro de la marina mercante y de educación náutica quedarán únicamente a su cargo, dejando a un lado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con las que compartían responsabilidad.

Dicha autoridad cumple con funciones de guardia costera a través de las unidades operativas de la Armada de México que después de los atentados terroristas de septiembre de 2001 se vieron comprometidos a ejecutar planes de protección marítima, aérea y terrestre, cumpliendo con la Resolución 56/1 de la Asamblea General de la ONU en materia de terrorismo.

Así como también se enmendó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el

Mar, se tomaron medidas de protección marítima a bordo de buques e instalaciones portuaria, se creó el Centro Unificado para la Atención de Incidentes Marítimo y Portuarios, También, se crearon Diplomados dentro del Centro de Estudios Superiores Navales especializados en la autoridad marítima con el fin de capacitar a su personal naval.

Palabras clave

Autoridad Marítima Nacional, Atentado terrorista 11 de septiembre, Protección marítima, aérea y terrestre.

Abstract

The National Maritime Authority is a decree that appoints the Mexican Navy for managing all the Harbor Master's Offices of the country. It also works as a liaison with international organisms related to the matter. Its functions, which are additional functions of SEMAR, within the merchant marine and nautical education, will be under their command, leaving aside the Secretariat of Communication and Transportation with whom it

shares responsibility.

Such authority includes coast guard functions through operational units of the Mexican Navy, which after the 9/11 terrorist attacks were bound to execute plans of air, land and maritime protection, and at the same time fulfilling with resolution 56/1 of the General Assembly of the UN with regards to terrorism.

Also, the International treaty for Safeguarding Life at Sea was amended; measures were taken for maritime protection on board of ships and port facilities, the Unified Center for Attending Maritime and Port Incidents was created. Also, diploma courses at the Center for Higher Naval Studies were created with the aim of training its naval personnel.

Keywords

National Maritime Authority, 9/11 terrorist attack, air, maritime and land protection.

Domicilio laboral

UNAPROP-63

Puerto Lázaro Cárdenas, Michoacán

damp.revaldes@gmail.com

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito

es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 2 de septiembre de 2019.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor. Aprobado el 28 de febrero de 2020.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Currículum

El autor es Ingeniero en Ciencias Navales, egresado de la Heroica Escuela Naval Militar de México (HENM); especialista en derecho marítimo internacional por el Instituto Marítimo Español (IME) y Maestro en Ciencias en Asuntos Marítimos por parte de la Universidad Marítima Mundial en Malmö, Suecia. Actualmente es el Jefe de la Sección de Información y Análisis de Riesgos de la Unidad Naval de Protección Marítima y Portuaria, en Lázaro Cárdenas, Michoacán (UNAPROP-63).

Introducción

La Autoridad Marítima Nacional (AMN) en México, es el resultado de la publicación del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos. Este Decreto se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 19 de diciembre de 2016 (SEMAR, 2016).

La AMN, a cargo de la Secretaría de Marina (SEMAR), entró en funciones el 17 de junio de 2017 y opera a través de un binomio que se compone por la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) y el Estado Mayor General de la Armada. En términos generales, el primero de ellos se encarga de administrar las capitanías de puerto del país y de ser un enlace con organismos internacionales en materia marítima. El segundo, de realizar funciones de guardia costera a través de las unidades operativas de la Armada de México.

Si bien es cierto los antecedentes de la AMN pudieran encontrar su origen desde la creación de la SEMAR, el presente documento se ocupa de mostrar los mismos desde los atentados terroristas de septiembre de 2001. Asimismo,

muestra una prospectiva hacia el año 2022, fecha en la que los Estados Unidos Mexicanos se verán sujetos a una auditoría obligatoria por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI).

De igual manera se alude a la importancia del proyecto de **Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, 2019 (semar, 2019).**

De publicarse este Decreto, representaría un acontecimiento histórico para el Estado mexicano ya que se otorgarían atribuciones adicionales a la SEMAR en materia de marina mercante y de educación náutica, entre otras, y erigirán a esta institución como la única Autoridad Marítima Nacional en México. Lo anterior con el fin de eliminar, de manera definitiva, la duplicidad de funciones que existe actualmente con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Derivado de lo anterior se incluyen también algunas recomen-

daciones que permitirán a la SEMAR cumplir con sus nuevas responsabilidades en las materias mencionadas. Lo anterior en vísperas de la auditoría obligatoria que realizará la OMI al Estado mexicano en el año 2021-2022.

Desarrollo

A través de una línea de tiempo (Anexo 1) se muestra, de manera general y didáctica, la evolución de la SEMAR, a partir de los acontecimientos terroristas ocurridos en septiembre de 2001, así como su prospectiva como única AMN en México. Los argumentos que aquí se exponen son enunciativos y de ninguna manera pueden considerarse como exhaustivos y/o finales.

2001:

- Los atentados del 11 de septiembre de 2001 fueron una serie de incidentes terroristas cometidos en los Estados Unidos de América (EE.UU.) por miembros de Al Qaeda, causando miles de muertes, el desplome de las torres gemelas e importantes daños en el Pentágono (CNN, 2019). Este acontecimiento, tuvo como consecuencia el refuerzo de la protección marítima, aérea y terrestre, no sólo en los EE.UU. sino a nivel internacional .

- Derivado de lo anterior, el Estado mexicano se vio obligado a cumplir con la Resolución 56/1 de la Asamblea General de la ONU en materia de terrorismo. De igual manera las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU, en particular la Resolución 1368 (legítima defensa individual o colectiva) y 1373 (prevenir y reprimir actos de terrorismo). En estas resoluciones la ONU exhorta a todos los Estados a cooperar y ejecutar los convenios y protocolos internacionales relativos al terrorismo (Cerda, 2014).

2002:

- El 12 de diciembre de 2002 la OMI enmendó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS/74). Se incluyó un nuevo Capítulo XI-2 denominado 'Medidas especiales para incrementar la protección marítima', que prevé la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) (SCT, 2004).

- El Convenio SOLAS/74 y el Código PBIP fueron producto de la preocupación internacional generada a raíz de los hechos que ocurrieron el 11 de septiembre de 2001, en los EE.UU.

2004:

- El 11 de febrero de 2004 se publicaron, en el Diario Oficial de la Federación (DOF), las enmiendas al SOLAS/74. El 1 de julio de 2004 entró en vigor, a nivel internacional, el Código PBIP. Las medidas de protección que se incluyen en éste remarcan la protección marítima a bordo de los buques, de las instalaciones portuarias, así como de la interfaz buque/puerto (SCT, 2004).

2007:

- Se creó lo que, en su momento, se llamó el Centro Unificado para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios, ahora conocido como el Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR). Éste se constituyó como un grupo de coordinación interinstitucional entre las Secretarías de Marina (SEMAR) y de Comunicaciones y Transportes (SCT) para la aplicación de las medidas de protección marítima y portuaria en México. La función del CUMAR es hacer frente al crimen organizado y a los actos ilícitos en contra de la infraestructura portuaria, los buques y las actividades marítimas nacionales. Entre sus principales funciones se encuentra la de coadyuvar en el cumplimiento de los convenios internacionales de los que México es parte en materia de protección marítima y portuaria (CUMAR, 2014).

- En octubre de 2007, el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) instituyó el Diplomado de Oficial de Protección Marítima y Portuaria, el cual se imparte hasta la fecha. Lo anterior, con el fin de cumplir con las disposiciones internacionales como el Código PBIP y el Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre la Protección en Puertos (RRPPP, 2003).

2009:

- El primero de junio de 2009 el gobierno federal, en su misión de seguir haciendo frente a la delincuencia organizada, reforzó la protección en puertos y mares mexicanos mediante la firma de un acuerdo de colaboración entre la SCT y la SEMAR. Su propósito era incrementar las capacidades de todas las capitánías de puerto del país, así como las operaciones de la Armada de México (SEMAR-SCT, 2009).

2010:

- Del 6 al 15 de noviembre de 2010, México se sujetó a la auditoría voluntaria de la OMI, cuyo objetivo fue determinar cómo implanta y ejecuta los instrumentos aplicables de este organismo internacional. Las auditorías favorecen la creación de la capacidad y la prestación de la correspondiente asistencia técnica, ya que señalan los aspectos

tos que convendría seguir mejorando, en la medida en que la misma pueda ayudar al Estado Miembro a cumplir con sus responsabilidades (OMI, 2010).

2013:

- A partir de noviembre de 2013, por instrucciones del Mando Supremo, se decidió enviar a elementos de la Armada de México, con categoría de Almirante, a las Administraciones Portuarias Integrales (API's) de Manzanillo, Colima, y Lázaro Cárdenas, Michoacán, para reforzar la protección de estos lugares (Ballado, 2013).

- El 26 de diciembre de 2013 se publicó el Decreto en el que se modifica por primera vez, de manera integral, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos, con el fin de armonizar la legislación nacional con las actividades que de facto realiza la SEMAR, principalmente en materia de búsqueda y rescate, vertimiento de desechos al mar, así como la protección marítima y portuaria (SEMAR, 2013).

2014:

- El 17 de enero de 2014 se expide la Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas (LVZ-

MM), cuyo objeto es el control y la prevención de la contaminación o alteración del mar por vertimiento de desechos y otras materias al mar (LVZMM, 2014).

- El 1 de abril de 2014, mediante el Acuerdo Secretarial número 039, se crearon las Unidades Navales de Protección Marítima y Portuaria (UNAPROP) en diferentes puertos marítimos de la República Mexicana (SEMAR, 2014).

- El 21 de abril de 2014 se publicó en el DOF el Reglamento del CUMAR. Este tiene por objeto regular la organización y funcionamiento del grupo de coordinación interinstitucional entre la SEMAR y la SCT, así como el de garantizar un nivel de riesgo aceptable en los puertos, la administración, operación y servicios portuarios y las actividades marítimas (CUMAR, 2014).

- En abril de 2014 la SEMAR designó también a un Almirante como Representante Permanente Alterno de México ante la OMI. Un puesto que continúa hasta la fecha y que no tenía precedente en la historia de la Institución (Muñiz, 2018).

2015:

- El 4 de marzo de 2015 se publicó en el DOF el Reglamento de Ley de Navegación y Comercio

Marítimos, el cual tiene por objeto regular las funciones de la autoridad marítima mercante y la actuación de las personas de derecho público o privado que intervengan en los asuntos marítimos y portuarios (RLNCM, 2015).

- El 23 de julio de 2015 se publicó en el DOF el Decreto por el que se crea la Universidad Naval como una unidad administrativa de la SEMAR. Su objetivo es la formación profesional tanto a nivel técnico como profesional y de posgrado en las instituciones educativas de la Institución (SEMAR, 2015).

2016:

- El 19 de diciembre de 2016 se publicó en el DOF el Decreto por lo que se reformaron, adicionaron y derogaron diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos. Esta modificación atribuye a la SEMAR el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y la administración de las Capitanías de Puerto, así como el ejercicio de la autoridad, junto con la SCT, de la marina mercante del país (SEMAR, 2016).

- El 11 de abril de 2016 inició en el CESNAV la primera generación del Diplomado de Autoridad Marítima Nacional y Capitanías de

Puerto, cuyo objetivo es aplicar los instrumentos técnico-jurídicos nacionales e internacionales en asuntos marítimos, en el ejercicio de funciones como titulares de las Capitanías de Puerto y/o personal vinculado con las atribuciones de Autoridad Marítima Nacional (Ramírez, 2016).

- El 4 de julio de 2016 dio inicio en el CESNAV la primera generación de la Especialidad en Derecho del Mar y Marítimo, cuyo propósito es apoyar y asesorar a los mandos en aspectos comerciales relacionados con el tráfico de bienes, servicios y mercancías por vía marítima. Esta especialización tiene una duración de seis meses (CESNAV, 2019).

2017:

- El 1 de marzo de 2017, mediante Acuerdo Secretarial Núm. 14, publicado en el DOF del 3 de marzo de 2017, se creó la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos con el fin de administrar a las capitanías de puerto del país y ejercer la Autoridad Marítima Nacional (DIGECAPAM, 2017).

- El 8 de marzo de 2017 se presentó la primera edición del libro 'Derecho Marítimo Internacional' con la colaboración de académicos del CESNAV y la Universi-

dad Nacional Autónoma de México (UNAM) (SEMAR, 2019).

- El 19 de mayo de 2017 se adiciona la fracción IV Bis al artículo 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México. Asimismo, se agrega un párrafo al inciso "b" de la fracción IV y se modifica la fracción VII del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Esta modificación confiere a la Armada de México la atribución de mantener el Estado de Derecho en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios con el fin de ejercer funciones de guardia costera (LOAM, 2017) .

- El 17 de junio de 2017 la SEMAR entró en funciones como Autoridad Marítima Nacional, 180 días naturales siguientes al de la publicación del Decreto que da origen a su creación (SEMAR, 2016).

- El 9 de agosto de 2017 inició en el CESNAV la primera generación (2017-2020) del Doctorado en Administración Marítima y Portuaria (DAMP), cuyo objetivo es desarrollar la capacidad académico-científica en actividades profesionales, con el fin de planear, formular y conducir las políticas y programas que fortalezcan el ejercicio de la autoridad marítima y portuaria, con-

tribuyendo al desarrollo marítimo nacional. Este posgrado tiene una duración de tres años (CESNAV, 2019)

- El 1 de diciembre de 2017 se reformó el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina (RISM). En éste se crea la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) en sustitución de la DIGECAPAM. La UNICAPAM es orgánicamente superior a la posición que tenía la DIGECAPAM y depende directamente del Secretario de Marina (RISM, 2017).

2018:

- El 6 de abril de 2018 se publicó en el DOF el Protocolo de Actuación del Personal Naval en Funciones de Guardia Costera. En éste se señala que la SEMAR, a través de la Armada de México, brindará seguridad y protección marítima a través de acciones de vigilancia, verificación, visita e inspección, así como otras acciones previstas en las disposiciones jurídicas aplicables en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios (Protocolo GC, 2018).

- El 17 de septiembre de 2018 se publicó el Acuerdo Secretarial número 333 en el que se otorgan atribuciones a las Unidades Nava-

les de Protección Marítima y Portuaria (UNAPROP) en materia de guardia costera (UNAPROP, 2018).

- El 27 de septiembre de 2018 se firmó, entre el entonces Secretario de Marina y el Secretario General de la OMI, Kitack Lim, el “Memorando de entendimiento sobre cooperación técnica entre la Secretaría de Marina de los Estados Unidos Mexicanos y la Organización Marítima Internacional” (MoU, 2018, pág. 1). Su objetivo es fortalecer la cooperación que existe entre las Partes para impulsar la ejecución de actividades de asistencia técnica hacia países latinoamericanos, en los temas relacionados con los ámbitos de competencia de la OMI (MoU, 2018).

2019:

- El 12 de marzo de 2019 se publicó la Ley de Educación Naval. Su propósito es regular la capacitación que imparte la SEMAR a través de la Universidad Naval y sus establecimientos educativos, con el fin de contribuir al desarrollo marítimo nacional. De acuerdo con el artículo cuatro de este ordenamiento se ofrece la oportunidad de estudiar en la SEMAR, no solo al personal de la Armada de México, sino a todos los mexicanos en igualdad de género y a personal invitado de otra nacionalidad. (LEN, 2019).

- El 6 de diciembre de 2019 se presentó, en la Feria Internacional del Libro (FIL), en Guadalajara, Jalisco, la segunda edición del libro ‘Derecho Marítimo Internacional’ elaborado con la participación de reconocidos académicos de la UNAM y el CESNAV (SEMAR, 2019).

- En diciembre de 2019 se planteó ante el Congreso de la Unión, por parte del grupo parlamentario de Morena, un proyecto de **Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos (SEMAR, 2019)**. En caso de publicarse este Decreto, se trataría de un acontecimiento histórico porque se reconocería a la SEMAR como la única Autoridad Marítima Nacional, misma que estaría a cargo también de materias adicionales como la Marina Mercante, la educación náutica y el dragado, entre otras.

2020:

- El 9 de marzo se celebra el “50 aniversario del CESNAV (1970-2020)”.

- El 16 de julio de 2020 se graduará del CESNAV la Primera Promoción del “Doctorado en Administración Marítima y Portuaria”. Esa misma fecha egresarán también de este Centro de Estudios los discentes de la primera generación de la “Maestría en Administración Marítima, Portuaria y Aduanas Marítimas”.

2021-2022:

- México es el país 154 de los 174 países que serán auditados. La auditoría de la OMI es obligatoria para todos los Estados miembros a partir del 1 de enero de 2016. Su objetivo es determinar el grado en que éstos dan pleno y efectivo cumplimiento a las obligaciones y responsabilidades de una serie de instrumentos de este organismo internacional (IMO, 2019).
- La auditoría tendrá lugar, tentativamente, en el año 2021-2022. Estará a cargo de la Autoridad Marítima Nacional, por lo que se requiere de una estrategia nacional para dar cumplimiento a la misma (IMO, 2018).

Prospectiva de la Secretaría de Marina como Autoridad Marítima Nacional

Con la entrada en vigor del Decreto del 19 de diciembre de 2016, que otorgó la Autoridad Marítima Nacional a la SEMAR, se cumplieron con muchos requisitos establecidos por la OMI. Sin embargo, algunos trámites tales como el otorgamientos de permisos para embarcaciones mayores y de extraordinaria especialización permanecieron en el ámbito de competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (SEMAR, 2019).

Lo mismo ocurrió con la administración del Registro Público Marítimo Nacional, lo cual dejó lagunas jurídicas y duplicidad de funciones que crearon confusión en

la comunidad marítima. Lo anterior, en perjuicio de la seguridad de los puertos y el desarrollo del comercio marítimo nacional e internacional. Por ello, se consideró necesario concentrar todas estas atribuciones en la SEMAR dejando a la SCT las atribuciones relativas al desarrollo portuario (SEMAR, 2019).

Por lo anterior, el Poder Ejecutivo Federal consideró necesario ejercer, a través de la SEMAR, una Autoridad Marítima Nacional fuerte y monolítica, con el fin de evitar la duplicidad de funciones y dispendio de recursos de la Administración Pública Federal, con mayor claridad en el ejercicio de los trámites que se brindan a la comunidad marítima con el fin de impulsar el desarrollo marítimo del país.

Estas modificaciones permitirán al Estado mexicano cumplir los compromisos contraídos con organismos internacionales, incentivando el comercio marítimo internacional a los puertos nacionales, garantizando que la Autoridad Marítima Nacional brinde la seguridad y protección marítima y portuaria, así como la prevención de la contaminación marina originada por las embarcaciones (SEMAR, 2019). Por estas razones se propuso modificar los artículos 30 (atribuciones de SEMAR) y 36 (atribuciones de SCT) de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. De igual manera, se enmendó la Ley de Navegación y Comercio Marítimos para asignar a la SEMAR la totalidad de los asuntos marítimos en México, incluyendo el desarrollo de la marina mercante nacional y la educación

náutica. Se otorgaron también atribuciones que le permiten expedir todo tipo de permisos en estas materias, los cuales incluyen, pero no se limitan al dragado, el remolque y el pilotaje (SEMAR, 2019).

De igual manera se faculta a la SEMAR para ejecutar disposiciones que, hasta el momento, han derivado en la subutilización y el subempleo de las embarcaciones nacionales, en perjuicio del país, tal como el cabotaje que, a pesar de estar reservado a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas, en la mayoría de los casos se realiza por extranjeros.

Por último, se reformó la Ley de Puertos para alinear las funciones que tendrá la SEMAR como Autoridad Marítima Nacional a cargo de la Administración Marítima en México. Citado ordenamiento, no tuvo modificaciones sustantivas, ya que las atribuciones en materia de puertos y administración portuaria continuarán en el ámbito de competencia de la SCT (SEMAR, 2019).

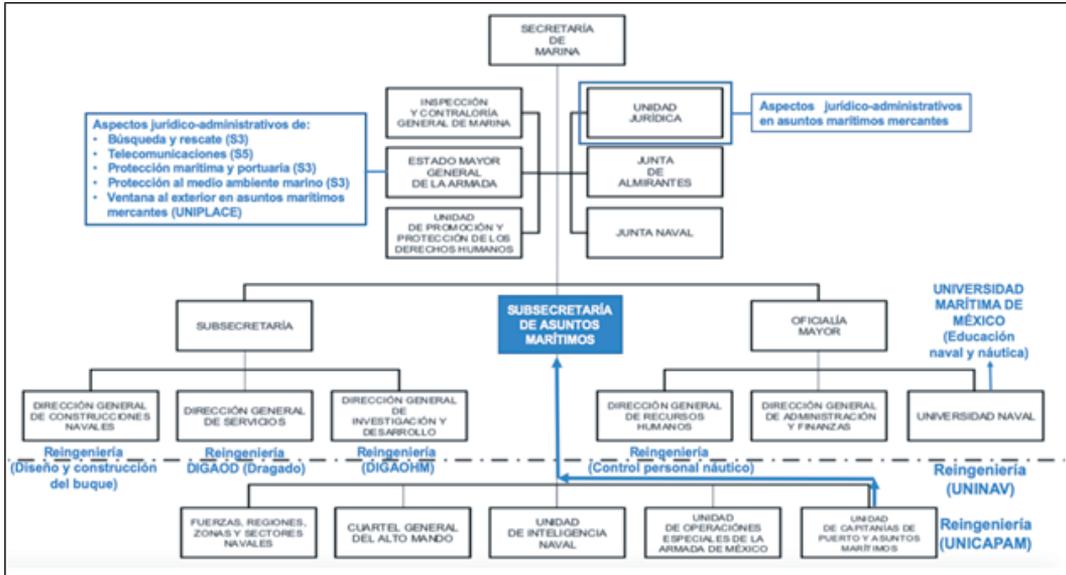
Existe un nuevo proyecto de **Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, 2019**. De aprobarse este proyecto se reasignarían atribuciones a la SEMAR en materia de marina mercante, educación náutica, dragado, etcétera (SEMAR, 2019).

Para que la SEMAR se encuentre en posibilidad de atender estas nuevas responsabilidades, en caso de que el proyecto

se apruebe, es necesario realizar una reingeniería que contemple la reubicación de algunas áreas de la estructura orgánica actual de la Institución (figura 1). De no hacerlo así la administración de éstas nuevas funciones se complicaría demasiado.

Se requiere distinguir las actividades de orden militar y de naturaleza civil de la Secretaría de Marina. Las funciones militares estarán exclusivamente a cargo de la Armada de México y la parte civil se administraría por un ente creado ex-profeso para ello. Es decir, la actual UNICAPAM evolucionaría a lo que sería una Subsecretaría o, en el peor de los casos, una Coordinación General de Asuntos Marítimos. Esta clara separación de ninguna manera debe afectar la coordinación entre ellas.

Figura 1. Propuesta general de reestructuración (reingeniería) de la SEMAR.



Fuente: Elaboración propia con información de MOSM, 2018.

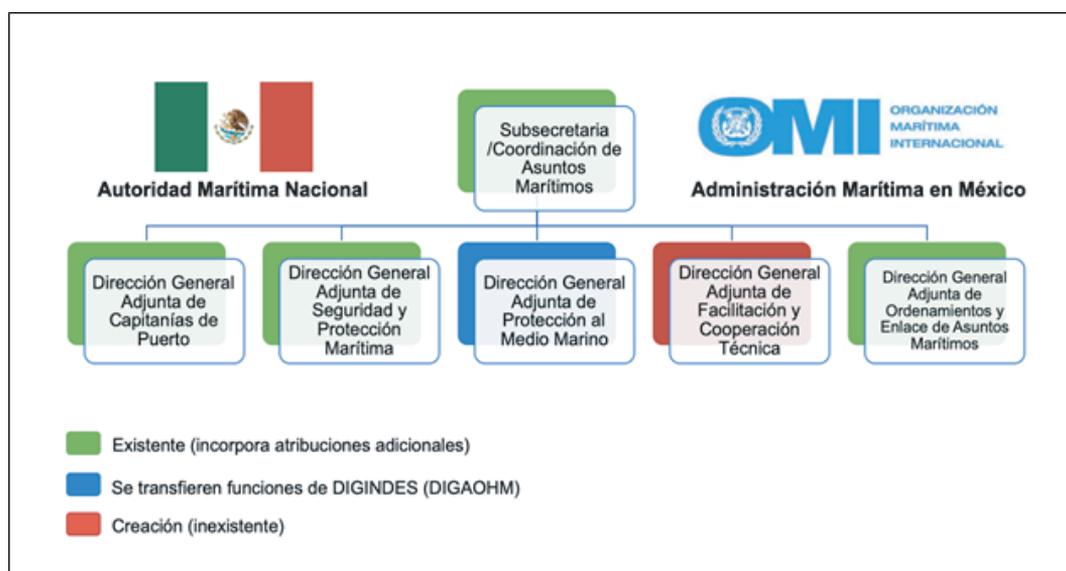
La reingeniería de la SEMAR permitiría organizar y dividir las funciones que administra, tanto en materia militar como civil, tal y como se establece en la reforma de 2019 correspondiente al artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Lo anterior, demandaría tam-

bién la reestructuración de la actual UNICAPAM, la cual pasaría a ser una Subsecretaría o Coordinación General de Asuntos Marítimos con la correspondiente adecuación de su estructura orgánica. Esta actualización conservaría gran parte de la organización existente en la ac-

tualidad. Sin embargo, se vuelve necesario transferir algunas funciones, por ejemplo, de la Dirección General de Investigación y Desarrollo, en particular de la Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (DIGAOHM), entre otras. Lo anterior, porque estos y otros temas, tal como la protección al medio ambiente marino son parte de los objetivos principales de la OMI.

De manera similar, se requeriría crear una estructura, inexistente todavía, que permita a la Autoridad Marítima Nacional cumplir con disposiciones de la OMI en materia de Facilitación y Cooperación Técnica. Lo anterior para estar en posibilidad de cumplir con las nuevas funciones que tendría la SEMAR en materia de educación náutica y formación técnica (figura 2).

Figura 2. Propuesta de modificación de la UNICAPAM



Fuente: Elaboración propia.

Tales reformas demandan también la reestructura de la Universidad Naval, la cual se encargaría, de igual manera, de capacitar a la gente de mar. Ello a través de la creación de una vicerrectoría adicional a las dos existentes, la cual tendría a su cargo la administración de toda la educación náutica en México, incluyendo

las escuelas náuticas mercantes así como la adquisición y mantenimiento de un buque escuela, tal y como lo dispone el artículo 31 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. La Universidad Naval evolucionaría a la Universidad Marítima en México, un tema en el que trabaja actualmente la Rectoría.

Se sugiere realizar también una reingeniería de las funciones que tendría la SEMAR para estar en posibilidad de cumplir, en su totalidad, con las disposiciones de los distintos órganos de citado organismo internacional (tabla 1).

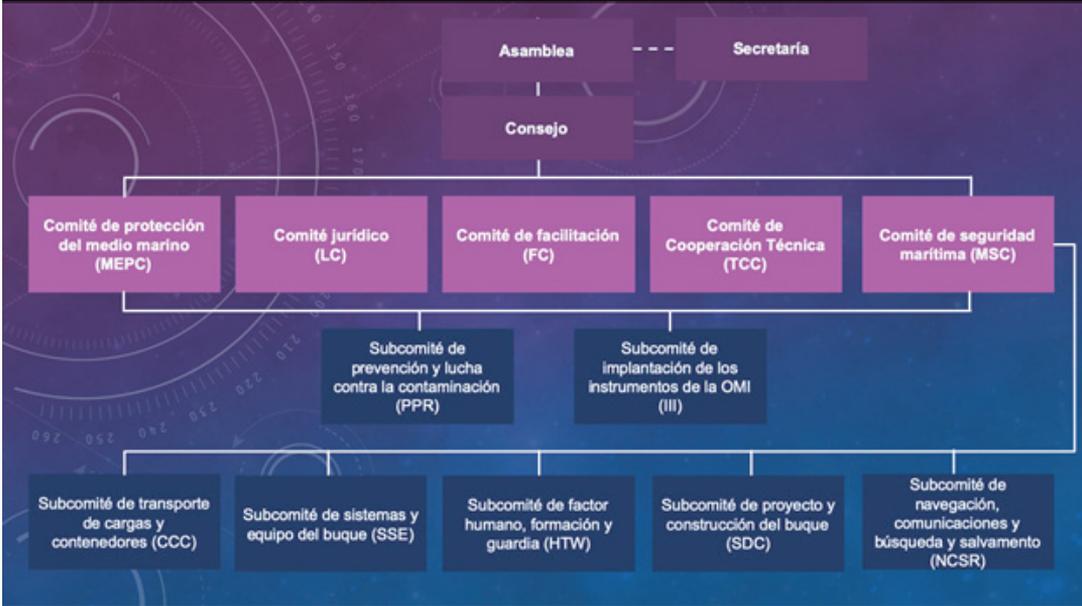
Tabla 1. Reingeniería de funciones de la SEMAR considerando funciones de la OMI

Estructura OMI	Funciones del órgano de la OMI	Reingeniería de SEMAR (Todas las atribuciones en materia de marina mercante)	
Asamblea	Es el principal órgano rector de la Organización. La Asamblea es la responsable de aprobar el programa de trabajo, votar el presupuesto y establecer el régimen financiero de la Organización. La Asamblea también elige el Consejo.	Subsecretaría/Coordinación General de Asuntos Marítimos	
Consejo* (México forma parte de la categoría "C")	El Consejo es el órgano ejecutivo de la OMI y es responsable ante la Asamblea de la supervisión de la labor de la OMI. En el tiempo que media entre periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo desempeña todas las funciones que le corresponden a ésta.	Existente Reingeniería de la UNICAPAM	
Comité de seguridad marítima (MSC)	Es el más alto órgano técnico de la Organización. Está integrado por todos los miembros. Entre sus funciones se incluye: Examinar todas las cuestiones que sean competencia de la organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, reglas destinadas a prevenir abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones relativos a la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigación de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas, y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima. El Comité de seguridad marítima ampliado adopta enmiendas a convenios como el SOLAS y se compone de todos los Estados Miembros, así como de países que sean Parte en los convenios como el SOLAS, aun cuando no sean Estados Miembros de la OMI.	Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto (DIGACAP) Existente (Requiere de reingeniería)	Dirección General Adjunta de Seguridad y Protección Marítima (DIGAPROCMER). Existente (Requiere de reingeniería)
Estructura OMI	Funciones del órgano de la OMI	Reingeniería de SEMAR (Todas las atribuciones en materia de marina mercante)	
Comité de protección del medio marino (MEPC)	Está facultado para examinar toda cuestión que sea competencia de la organización en relación con la prevención y contención de la contaminación del mar, ocasionada por los buques. Especialmente se ocupa de la aprobación y enmienda de convenios y medidas para garantizar su observancia.	Dirección General Adjunta de Protección al Medio Ambiente Marino (DIGAPROMAM) Existente en la DIGAOHM (Se transfieren funciones de DIGINDES y DIGAOHM)	
Comité jurídico (LC)	Está facultado para examinar todas las cuestiones de orden jurídico de la Organización. Desempeña los cometidos que, dentro de su ámbito de competencia, se le asignen para la ejecución de cualquier instrumento marítimo internacional o en virtud de lo dispuesto en el mismo.	Dirección General Adjunta de Ordenamientos y Enlace de Asuntos Marítimos (DIGAOR) Existente (Requiere de reingeniería)	
Comité de Cooperación Técnica (TC)	Examina toda en relación con la ejecución de proyectos de cooperación técnica respecto de los cuales la Organización actúe como organismo de ejecución u organismo cooperador, y cualesquiera otras cuestiones relacionadas con las actividades de la Organización en la esfera de la cooperación técnica.		
Comité de facilitación (FC)	Se ocupa de la labor de la OMI tendiente a eliminar los trámites y el papeleo innecesarios en el ámbito del transporte marítimo internacional, a través de la aplicación plena del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional de 1965, y de toda cuestión que se plantee en el ámbito de la Organización en relación con la facilitación del tráfico marítimo internacional. En particular, durante el transcurso de los últimos años, la labor del Comité se ha centrado, de conformidad con los deseos de la Asamblea, en lograr un adecuado equilibrio entre la seguridad marítima y la facilitación del comercio marítimo internacional.	Dirección General Adjunta de Facilitación y Cooperación Técnica (DGFACT) Creación (inexistente)	

Fuente: Elaboración propia con información de la OMI, 2019.

Esta propuesta obedece a las nuevas atribuciones con que contaría la SEMAR en materia de marina mercante y educación náutica, así como a los lineamientos que emanan de la estructura actual de la OMI (figura 3).

Figura 3. Estructura actual de la OMI



Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, la OMI agrupa el cumplimiento de sus disposiciones internacionales en cuatro grandes grupos: La seguridad marítima, la protección marítima, la prevención de la contaminación marina originada por los buques y la capacitación de la gente de mar. En ese sentido, la SEMAR, como Autoridad Marítima Nacional, debe velar por el cumplimiento de estos estándares y lineamientos. A continuación se enuncian solo algunos de los retos que no fueron resueltos por la SCT y que enfrentaría

la SEMAR en cumplimiento de sus probables atribuciones como autoridad en materia de marina mercante.

Retos y prospectiva de la AMN en materia de seguridad marítima.

El marco de referencia principal en esta materia es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS '74). Uno de los temas que adquiere cada vez mayor

atención para cumplir con las disposiciones de la OMI en materia de cambio climático es contar con instalaciones marítimas de energía alternativa. Así lo dispuso el Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC) en su 96 período de sesiones llevado a cabo del 11 al 20 de mayo de 2016. En esta reunión se decidió incorporar un nuevo capítulo al convenio SOLAS en materia de transferencia segura y eficiente de técnicos que prestan servicio en instalaciones marítimas de energía alternativa (OMI, 2019).

Otro aspecto en el que la OMI está trabajando y que eventualmente dará lugar a disposiciones que serán vinculantes también para México es la ciberseguridad y gestión del riesgo cibernético marítimo con el fin de “proteger al transporte marítimo de amenazas actuales y emergentes” (OMI, 2019, pág. 1). Estos y otros retos son los que tendría que solventar, en su caso, una nueva autoridad en materia de marina mercante en México en materia de seguridad marítima.

Retos y prospectiva de la AMN en materia de protección marítima

La protección marítima no se limita solamente al Capítulo XI-2

del Convenio SOLAS o al Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP). Existen instrumentos internacionales de la OMI, en materia de terrorismo marítimo, que no son menos importantes, desafortunadamente, en México, no han recibido la atención que merecen. Estos son el Convenio Internacional para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad en la Navegación Marítima (SUA - 05), y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (Protocolo SUA'05), que juntos se conocen como los Protocolos SUA 2005.

En el período octubre-diciembre de 2014 se publicó un artículo, en la revista del Centro de Estudios Superiores Navales, titulado: “Terrorismo marítimo: Un tema por actualizarse en México” (Cerde, 2014, pág. 9). En ese documento se advierte la necesidad de participación de la SEMAR para que México sea parte de los Protocolos SUA 2005. Sin embargo, la situación no es distinta en la actualidad.

Otro tema pendiente en esta materia en México se relaciona con la piratería y los robos a mano armada perpetrados con-

tra los buques. Lo anterior porque la OMI hace una distinción entre estos dos temas, pero en México la legislación nacional no la distingue todavía. Esta diferencia radica en que, mientras la piratería ocurre en el alta mar, los robos a mano armada contra los buques tienen lugar en el mar territorial de un Estado (OMI, 2009).

Para ello, el Estado mexicano, a través de la AMN requiere observar el “Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques” (OMI, 2009, pág. 1), adoptado en la Resolución 1025 (26), por la Asamblea de la OMI el 2 de diciembre de 2009.

Retos y prospectiva de la AMN en materia de prevención de la contaminación marina originada por los buques

El instrumento principal en este rubro es el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (MARPOL '73/78), el cual se compone de seis anexos. México es parte solo de tres de ellos. Por lo anterior, la AMN tiene que establecer los mecanismos de coordinación necesarios con el fin de que el Estado mexicano esté en posibilidad de adherirse a los otros tres restantes (figura 4)

Figura 4. Estatus actual del Convenio MARPOL 73/78 en México

Anexo	Nombre	Estatus en México
I	Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.	En vigor
II	Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.	Publicado en el DOF el 7-8 de febrero de 1992
III	Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.	México no es Estado Parte
IV	Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques.	México no es Estado Parte
V	Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.	En vigor Publicado en el DOF el 29 de octubre de 1998
VI	Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.	México no es Estado Parte

Fuente: Elaboración propia (OMI, 2002).

Retos y perspectiva de la AMN en materia de capacitación de la gente de mar

La educación náutica es uno de los nuevos retos que tendría la SEMAR como AMN. Ello requiere observar el Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW'78), así como sus enmiendas de 1995 y 2010. De igual manera, tendría a cargo la administración de las escuelas náuticas del país.

De poco sirve estar a cargo de la educación náutica en México si no se cuenta con un buque mercante en el que los alumnos realicen sus prácticas. El primer párrafo del artículo 31 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos demandaría, ahora a la SEMAR como AMN, lo siguiente:

La Educación Náutica, es de interés público, por lo que la Secretaría organizará e impartirá directamente la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante, con planes y programas de estudios registrados ante la Secretaría de Educación Pública, deberá contar con un buque escuela con la tecnología didáctica necesaria y actualizada para el cumplimiento de sus objetivos (LNCM, 2016, pág. 14).

Sería imperativo cumplir puntualmente con esta disposición y, para ello, habría que tomar en consideración los estándares

de la OMI. Con algunas excepciones, un buque de más de 20 años de servicio se considera como buque subestándar y está sujeto a detención por parte de los inspectores del Estado Rector del Puerto de cualquier Estado. Además, un buque de esta edad difícilmente está en condiciones de cumplir con los estándares, cada vez más elevadas, de los buques que realizan comercio marítimo internacional.

La AMN no solo tendría la responsabilidad de contar con un buque escuela que reúna los altos estándares de la OMI, este es el requisito mínimo a cumplir. También sería responsable de poseer con una flota mercante que permita al Estado mexicano desarrollar su comercio marítimo en el mundo. La flota con la que cuente el Estado mexicano debe ser moderna y competitiva para estar a la altura de las demandas internacionales.

Retos y perspectiva de la AMN en otras materias de la OMI

Existen materias adicionales de la OMI en las que el Estado mexicano debe también actualizarse. Por ejemplo, en materia de indemnización de daños ante un incidente o accidente marítimo,

por mencionar solo uno de ellos. En junio de 2015 entraron en vigor enmiendas para incrementar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976. Aunque México es parte del Convenio de 1976, aún no es parte de este importante Protocolo de 1996 en el que la cantidad que se exige por la pérdida de vidas ante un accidente marítimo asciende de manera considerable (OMI, 2019).

Conclusiones

Como resultado de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, y las enmiendas que ha realizado la OMI derivadas de este acontecimiento, en México la participación de la SEMAR, en estas materias, se ha incrementado de manera paulatina y constante. Ello se vio reflejado en la primera reforma integral que se realizó el 26 de diciembre de 2013 a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos. Citada reforma fue un primer paso para la siguiente actualización que se efectuó a estas mismas leyes el 19 de diciembre de 2016, en la que se faculta a la SEMAR para ejercer la AMN.

A pesar de lo anterior, el ejercicio de la autoridad en materia de marina mercante quedó dividido entre la SEMAR y la SCT, provocando con ello duplicidad de funciones, dispendio de recursos y confusión en los particulares en cuanto al ejercicio de la Autoridad.

Lo anterior dio lugar a una modificación legislativa adicional a través del proyecto de **Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de La Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de La Ley de Puertos (semar, 2019).**

De publicarse esta reforma la SEMAR sería la única Autoridad en México, también en materia de marina mercante y educación náutica, evitando con ello el conflicto de duplicidad de funciones que existe en la actualidad con la SCT.

Este trabajo tiene un enfoque histórico que muestra la evolución y participación que ha tenido la SEMAR hasta, de ser el caso, habérsele otorgado el ejercicio pleno de la AMN, incluyendo la administración de la totalidad

de la marina mercante y la educación náutica en México. Lo anterior incluye una línea de tiempo en la que se muestran los acontecimientos más representativos que ha tenido la SEMAR con una prospectiva al 2021-2022 ya que en este año México se someterá a una auditoría obligatoria por parte de la OMI.

De igual manera, se incluyen propuestas de reestructuración y reingeniería de funciones de esta Dependencia para estar en posibilidad de cumplir adecuadamente con las atribuciones adi-

cionales que tendría de acuerdo con los lineamientos de este organismo internacional. Por este motivo, se mencionan también algunos ejemplos de los retos y prospectiva que tiene la AMN en materias de seguridad marítima, protección marítima, prevención de la contaminación marina originada por los buques, capacitación de la gente de mar y otras materias afines. Lo anterior para que el Estado mexicano esté en posibilidad de cumplir con los estándares mínimos que demanda la OMI, a través la Autoridad Marítima Nacional.

Bibliografía

Ballado, J. L. (20 de noviembre de 2013). Almirante. (R. E. Cerda, Entrevistador)

Cerda, R. E. (octubre-diciembre de 2014). Terrorismo marítimo: Un tema por actualizarse en México. *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, 35(4), 9-16.

CESNAV. (23 de octubre de 2019). Centro de Estudios Superiores Navales. Obtenido de Especialidad en Derecho del Mar y Marítimo: https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/links_acc_progr/derecho_mar_site/edmm_index.html

CESNAV. (24 de octubre de 2019). Doctorado en Administración Marítima y Portuaria. Obtenido de Centro de Estudios Superiores Navales: https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/links_acc_progr/doctorado_damp_site/doctorado_damp_index.html

CNN. (2 de septiembre de 2019). CNN. Obtenido de US Terrorist Attacks Fast Facts: <https://edition.cnn.com/2013/04/18/us/u-s-terrorist-attacks-fast-facts/index.html>

CUMAR. (21 de abril de 2014). REGLAMENTO del Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria. México.

DIGECAPAM. (03 de 03 de 2017). ACUERDO Secretarial Núm. 14, mediante el cual se dispone que a partir del 1 de marzo del presente se crea la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, dependiente orgánica, operativa y administrativamente de la Subsecretaría de Marina. México.

IMO. (21 de septiembre de 2018). IMO MEMBER STATE AUDIT SCHEME Progress report on the implementation of the Scheme - Note by the Secretary-General. Londres, United Kingdom.

IMO. (24 de octubre de 2019). International Maritime Organization (IMO). Obtenido de IMO Member State Audit Scheme (IMSAS): <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/default.aspx>

LEN. (12 de marzo de 2019). Ley de Educación Naval. México, México.

LNCM. (19 de diciembre de 2016). México.

LOAM. (19 de 05 de 2017). Ley Orgánica de la Armada de México. México.

LVZMM. (17 de enero de 2014). Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas. México.

MOSM. (20 de febrero de 2018). Manual de Organización de la Secretaría de Marina. México.

MoU. (27 de septiembre de 2018). Memorando de entendimiento sobre cooperación técnica entre la Secretaría de Marina de los Estados Unidos Mexicanos y la Organización Marítima Internacional.

Muñiz, C. O. (05 de enero de 2018). Almirante. (R. E. Cerda, Entrevistador) OMI. (2002). Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Londres, Reino Unido.

OMI. (2 de diciembre de 2009). Código de prácticas para la investi-

gación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques. México.

OMI. (6-15 de noviembre de 2010). Plan voluntario de auditorias de los Estados miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI)-Borrador de informe provisional. México.

OMI. (28 de octubre de 2019). Comité de seguridad marítima (MSC), 96° periodo de sesiones, 11 a 20 de mayo 2016. Obtenido de Organización Marítima Internacional (OMI): <http://www.imo.org/es/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Paginas/MSC-96th-session.aspx>

OMI. (24 de octubre de 2019). Organización Marítima Internacional (OMI). Obtenido de Estructura de la OMI: <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx>

OMI. (28 de octubre de 2019). Organización Marítima Internacional (OMI). Obtenido de Se incrementan los límites de responsabilidad en virtud del Protocolo LLMC 96: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/24-LLMC-limits.aspx>

Protocolo GC. (6 de abril de 2018). PROTOCOLO de Actuación del Personal Naval en Funciones de Guardia Costera. México.

Ramírez, M. C. (3 de abril de 2016). Almirante. (R. E. Cerda, Entrevistador)

RISM. (16 de junio de 2017). DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina. México.

RLNCM. (04 de 03 de 2015). Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México.

RRPPP. (2003). Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos. Ginebra.

SCT. (11 de febrero de 2004). ACUERDO por el que se dan a conocer las Enmiendas adoptadas al Anexo del Convenio Internacional para

la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. México.

SEMAR. (26 de diciembre de 2013). Decreto por el que se modifica la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos. México.

SEMAR. (31 de marzo de 2014). ACUERDO Secretarial número 039 por el que se crean las Unidades Navales de Protección Portuaria (UNAPROP), en diferentes puertos marítimos de la República Mexicana, a partir del 1 de abril de 2014. México.

SEMAR. (23 de julio de 2015). DECRETO por el que se crea la Universidad Naval como unidad administrativa de la Secretaría de Marina. México, México.

SEMAR. (19 de diciembre de 2016). Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos. México.

SEMAR. (2 de octubre de 2019). DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS Y DE LA LEY DE PUERTOS. México.

SEMAR. (noviembre de 2019). Libro: Derecho Marítimo Internacional. 20-25. México.

SEMAR-SCT. (1 de junio de 2009). Acuerdo de colaboración que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Marina para dotar a las Capitanías de Puerto de una efectiva capacidad operativa. México.

UNAPROP. (17 de 09 de 2018). ACUERDO Secretarial número 333 mediante el cual las Unidades Navales de Protección Portuaria (UNAPROP) tienen como misión el realizar acciones de vigilancia, verificación, visita, inspección y control en funciones de guardia costera dentro de los recintos. México.

ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES
UNIVERSIDAD NAVAL



Talento emocional y la moral naval.

Resumen

El ensayo basado en el trabajo de investigación tipo tesis titulado “El talento emocional como factor que incrementa la moral del personal naval”, pretende demostrar cómo la filosofía institucional ha establecido nuevos retos de comportamiento que requieren el desarrollo de la inteligencia emocional del personal naval.

Palabras clave

Talento Emocional, Inteligencia Emocional, Filosofía Institucional, Comportamiento, Moral.

Abstract

Essay based on the work of such research thesis entitled “Emotional talent as a factor that increases the morale of naval personnel” aims to demonstrate how the institutional philosophy has set new behavioural challenges that require the development of emotional intelligence staff working in Secretary of the Mexican Navy

Keywords

Emotional talent, Emotional Intelligence, Philosophy Institutional Behaviour, Moral.

Currículum

Es Ingeniero en Ciencias Navales y maestro en Administración Naval, tras haber realizado los estudios de Licenciatura en la Heroica Escuela Naval Militar de 1986 a 1991, se desempeñó como oficial de cargo, Jefe de Máquinas, Segundo Comandante y Comandante en diferentes unidades de la Armada de México.

Posee estudios en seguridad nacional y análisis político para la seguridad nacional (ESICEN), cuenta con una certificación internacional en Inteligencia Emocional EQ-i2.0 / 360 por Multi Halth Systems (MHS). Dicha certificación lo califica como experto en la herramienta desarrollada

por MHS, que sirve para la evaluación e interpretación de las cinco escalas de la Inteligencia Emocional avaladas por la American Psychological Association (APA).

Domicilio laboral

Primera Zona Naval: Avenida Álvaro Obregón S/N., Col. Emiliano Carranza, C.P. 88540, Cd. Madero, Tamaulipas.

Correo: naviobosco@gmail.com

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de mí autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 20 de noviembre de 2019.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor. Aprobado el 28 de febrero de 2020.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Introducción

Hay quienes afirman: "los valores están de moda"; hoy, las instituciones están tratando de encontrar respuestas a conductas que lesionan el orden de la sociedad fundamentadas en los antivalores como: la deshonestidad, la mentira, el robo y la violencia.

La neurociencia propone herramientas comprobadas que generan que los individuos se concienticen de sus valores morales, que jerarquicen esos valores para lograr un comportamiento adecuado generando así mejores relaciones con el entorno en el que se desarrollan; entonces, ¿Se pueden emplear herramientas neurocientíficas para contribuir al incremento o fortalecimiento de la moral del personal de la Secretaría de Marina - Armada de México (SEMAR)?

En el trabajo de investigación, tras el análisis de contenido de estudios formales que permitieron conocer el estado de la moral del personal naval y del nivel de aceptación del Curso Nuestros Valores Nuestra Identidad (CNVNI)¹, así como, el análisis de influencia neurocientífica en el comportamiento con apego en los valores de las personas; el autor dedujo una herramienta

neurocientífica que permite el desarrollo del talento emocional y que refuerza las actividades institucionales encaminadas a alinear el comportamiento del personal naval con los valores institucionales.

Correspondería a la Subdirección de Estrategias de la Información e Influencia (SEII) dependiente de la Unidad de Inteligencia Naval, replicar, desarrollar e implementar actividades de conducción dirigida, con el fin de lograr el desarrollo del talento necesario para alinear el comportamiento del personal a los cuatro valores fundamentales de la institución; así mismo, en coordinación con la Comisión de Estudios Especiales (CEE), analizar y supervisar la aplicación de la herramienta neurocientífica propuesta por el autor, para así, dotar a la SEMAR de un instrumento que le permita evaluar la moral del personal naval, comprobando el empleo de la misma para censar otros aspectos de importancia institucional como son: el reclutamiento de personal, el liderazgo y la evaluación del desempeño con fines de promoción como lo hacen en otras instituciones armadas en el mundo; por otra parte, es necesario alinear las leyes y reglamentos a la doctrina actual de valores con el fin de hacer punitivos comportamientos contrarios.

Desarrollo

A. Talento Emocional:

Varias son las fuentes a las que podemos acudir de cara a alcanzar una definición de este concepto. De acuerdo con la Real Academia Española de la Lengua, el talento posee varias acepciones, dentro de las cuales encontramos que el talento es la inteligencia o la capacidad de entender, pero también lo describe como la aptitud y la capacidad para el desempeño, o bien para el ejercicio de una determinada ocupación. La Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales define talento como aptitud, como la capacidad para desempeñar o ejercer una actividad, como manifestación de la inteligencia emocional y como aptitud o conjunto de aptitudes o destrezas sobresalientes respecto de un grupo para realizar una tarea de forma exitosa. Pilar Jericó (2001) habla del talento como la característica de aquellas personas cuyas capacidades se encuentran comprometidas a hacer cosas que mejoren los resultados de la organización. Y, define al profesional con talento, como “un profesional comprometido que pone en práctica sus capacida-

des para obtener resultados superiores en su entorno y organización.

En este sentido, hay dos componentes que nos interesan, por un lado, se encuentran las emociones que definen el comportamiento por medio de su control o descontrol, como es el caso del comandante que cuando maniobra su barco hace uso de su inteligencia emocional y a pesar de errores de maniobra o de la lentitud de su personal, mantiene la calma, no grita y al final logra la meta; o del comandante opuesto, quien a pesar de estar en las mismas condiciones, se desespera, grita e infunde desconfianza en su personal, lo que le complica aún más la maniobra.

El segundo componente sería el auto control de las emociones o manejo de la inteligencia emocional, el reto aquí es conocer cómo interactúan ambos componentes, mismos que juntos integran lo que se conoce como Inteligencia emocional y es un reto para los investigadores. El examen para evaluar la inteligencia más antiguo fue creado por Binet y Simon en 1905, en un primer intento de analizar esta función. En 1916, Terman introduce el término "coeficiente intelectual" (CI) buscando una

correlación con el "éxito" estudiantil y laboral (Adams, 1993).

Wechsler en 1944 ideó el examen de inteligencia más usado actualmente, éste incluye preguntas verbales y escritas o grafológicas. También describe a la inteligencia como la facultad compuesta o global del individuo de actuar adecuadamente, pensar razonablemente y relacionarse efectivamente con su mundo circundante (Capponi, 1987).

Peter Salovey y John Mayer, psicólogos norteamericanos, propusieron por primera vez el modelo de "inteligencia emocional" en 1990 y describieron los principales aspectos que la conforman: el conocimiento de las propias emociones, el manejo de ellas, la automotivación, el reconocimiento de las emociones de los demás y el manejo de las relaciones interpersonales.

Aunque la psicología conoce desde siempre la influencia decisiva de las emociones en el desarrollo y en la eficacia del intelecto, el concepto concreto de la inteligencia emocional, en contraposición al del coeficiente intelectual, fue planteado hace unos años por los psicólogos Peter Salovey y Jack Mayer de la

Universidad de Yale. Quienes la definieron como la capacidad de percibir emociones, para acceder y generar emociones con el fin de ayudar a pensar, de entender las emociones y significados emocionales, y para regular reflexivamente emociones de manera que promuevan el crecimiento emocional e intelectual. Por su parte, el Doctor Rauen Ban-On, la llamó “un arsenal de capacidades no cognitivas, competencias y habilidades que influyen en la capacidad de tener éxito, en hacer frente a las demandas y presiones ambientales (Steven Stein and Howard Book, 2014)

En este sentido existen tres instrumentos serios para medir la inteligencia emocional, en la mayoría de los casos, estos cuestionarios están formados por enunciados verbales cortos en los que el alumno evalúa su IE mediante la propia estimación de sus niveles en determinadas habilidades emocionales a través de una escala Likert que varía desde nunca (1), a muy frecuentemente (5). Este indicador se denomina “índice de inteligencia emocional percibida o auto-informada” y revela las creencias y expectativas de los alumnos sobre si pueden percibir, discriminar y regular sus emociones.

Uno de los primeros cuestionarios es la Trait-Meta Mood Scale (TMMS). Este cuestionario ha sido uno de los más utilizados en el ámbito científico y aplicado. La escala proporciona una estimación personal sobre los aspectos reflexivos de nuestra experiencia emocional. La TMMS contiene tres dimensiones claves de la inteligencia emocional intrapersonal: Atención a los propios sentimientos, “Pienso en mi estado de ánimo constantemente”; Claridad emocional, “Frecuentemente me equivoco con mis sentimientos”, y Reparación de las propias emociones, “Aunque a veces me siento triste, suelo tener una visión optimista”. La versión clásica contiene 48 artículos, aunque hay versiones reducidas de 30 y de 24 artículos (Salovey, Mayer, Goldman, Turvey y Palfai, 1995, adaptación al castellano por Fernández-Berrocal, Alcaide, Domínguez, Fernández-McNally, Ramos y Ravira, 1998).

Otro instrumento similar al anterior es la escala de IE de Schutte. Esta medida proporciona una única puntuación de inteligencia emocional (Schutte, Malouff, Hall, Haggerty, Cooper, Golden y Dornheim, 1998, adaptación al castellano por Chico, 1999). Sin embargo, investigaciones posteriores han encontrado que esta

escala se puede dividir en cuatro subfactores:

a) *Percepción emocional: “Encuentro difícil entender los mensajes no verbales de otras personas”.*

b) *Manejo de emociones propias: “Me motivo a mí mismo imaginando un buen resultado en las tareas que voy a hacer”.*

c) *Manejo de las emociones de los demás: “Solucionar los problemas de los demás me divierte”.*

d) *Utilización de las emociones: “Cuando siento que mis emociones cambian, se me ocurren nuevas ideas”.*

El autor tuvo la oportunidad de conocer el instrumento de evaluación EQ-i 2.0 y considera que esta es la herramienta que facilitará a la institución la labor de incrementar la moral del personal naval.

1. Instrumento de medición para el Coeficiente Emocional (EQ-i 2.0)

La APA (American Psychological Association) avala la estructura del modelo llamado EQ-i 2.0 desarrollado por el Dr. Rauven Bar-On en el consorcio Multi Health System (MHS)² este instrumento

evalúa y monitorea la inteligencia emocional, consiste de 5 dominios y 16 variables divididas en de 133 preguntas abiertas de evaluación psicológica con cinco opciones de respuestas que van desde nunca o raramente hasta, siempre o casi siempre. Dichas respuestas, arrojan un reporte personal del evaluado. En la siguiente tabla, se muestran las escalas del modelo publicado por MHS, el cual permite apreciar las escalas de la inteligencia emocional y la competencia que se debería desarrollar para convertirla en talento.

2. Componentes del EQ-i 2

ESCALAS DEL EQ-i2.0	COMPETENCIA EMOCIONAL MEDIDA
PERCEPCIÓN DE SÍ MISMO	
Emocional: Autoconciencia	Conciencia del sentimiento y su impacto personal.
Auto Estima	Respeto y aceptación de las fortalezas y debilidades del ser.
Auto Actualización	Habilidad de mejorarse y perseguir sus prioridades
EXPRESIÓN DE SÍ MISMO	
Expresión Emocional	Habilidad de expresar lo que siente de manera verbal y no verbal.
Independencia	Habilidad de conducirse a sí mismo libre sin depender emocionalmente de otros.
Asertividad	Habilidad para expresar sentimientos, creencias y pensamientos de manera constructiva.
INTERPERSONAL	
Relaciones interpersonales	Habilidad para desarrollar y mantener relaciones satisfactorias para ambas partes. (Mutuamente)
Empatía	Habilidad para reconocer, entender y apreciar los sentimientos de las personas.
Responsabilidad Social	Habilidad para contribuir a la sociedad, al grupo social al que se pertenece y al bienestar de los demás.
TOMA DE DECISIONES	
Control de impulso	Habilidad para resistir o demorar alguna tentación o impulso.
Percepción de la Realidad	Habilidad para permanecer objetivo viendo las cosas como son en realidad.
Resolución de problemas	Habilidad para resolver problemas donde se involucran las emociones usando emociones
ADMINISTRACIÓN DEL ESTRÉS	
Flexibilidad	Habilidad para adaptar los sentimientos, pensamientos y comportamientos al cambio.
Tolerancia al estrés	Habilidad para hacer frente de manera efectiva a situaciones estresantes o difíciles.
Optimismo	Habilidad para mantener la fe y esperanza a pesar de los reveses.
ESCALA ADICIONAL	
Felicidad	Habilidad para sentir satisfacción consigo mismo, otros y la vida en general

Fuente: Traducción propia con información de MHS tomada del libro "THE EQ EDGE".

El EQ-i 2.0 ha demostrado contribuir a la competencia en las actividades complejas de la integración en equipos de trabajo como el liderazgo, la resolución de conflictos y la planificación, entre otras, al identificar las áreas que necesitan mejorar. El evaluado puede iniciar inmediatamente el desarrollo de esas habilidades, al mismo tiempo, las dimensiones donde el individuo sobresale, se pueden aprovechar para maximizar la eficacia de las tareas diarias.

Una vez evaluados todos los factores que influyen en la inteligencia emocional, es posible desarrollarlos y fortalecerlos en un periodo de tiempo razonable, a través de formación y actividades dinámicas pedagógicas, lo que constituye el desarrollo del talento. No obstante, es recomendable hacerlo de la mano de facilitadores expertos en la materia y con amplia experiencia en su aplicación, para garantizar el talento deseado.

Gracias a los últimos descubrimientos en materia de Inteligencia y desarrollo, esta herramienta constituye una gran oportunidad para diferenciar al evaluado y conseguir incrementar las habilidades emocionales.

Para entender mejor como es que funciona, el autor efectuó la prueba (anexo "J") en dos ocasiones, la primera el 30 de septiembre de 2015 y la segunda el 26 de febrero de 2016, el resultado de septiembre, fue de 104 puntos de 130. Sin embargo, la puntuación de febrero fue de 114 puntos, lo que permite apreciar un considerable incremento toda vez que la mejora se debió solo a la comprensión del instrumento tampoco acaeció un proceso guiado de comportamiento, solo a la explicación de los resultados³.

B. Nueva Moral Naval

1. Filosofía Institucional

Desde el 2012 el liderazgo naval compromete a la institución en un proceso de mejora de comportamiento sometido a principios y valores específicos que deberán regir la moral y el comportamiento del personal naval.

En términos militares la moral sería el conjunto de normas que rigen la conducta de los militares en relación con sus compañeros, su ejército, la sociedad y el enemigo (Corona del Rosal, 2001).

Orienta al personal sobre el conocimiento de sus valores y es la base para el desarrollo de las ac-

tividades de sus integrantes. La educación naval debe considerar la enseñanza de la moral a fin de conseguir desarrollar las virtudes personales requeridas para obrar con desinterés personal y sacrificio por el cumplimiento de la misión.

A finales de 2015, La Secretaría de Marina publicó el código de conducta en donde establecieron los valores sobre los que los marinos debemos basar nuestro comportamiento, son 13 valores los que rigen. La Comisión de Estudios Especiales efectuó un estudio con el fin de identificar los valores más representativos para el personal naval mediante la cual se establecen los cuatro valores rectores de la institución como son: honor, deber, lealtad y patriotismo.

Basado en esas acciones y considerando la dinámica social del país, el pasado 7 de mayo de 2019, en la 3ra. Sesión del Comité de Ética y Prevención de Conflicto de Interés (CEPCI-SEMAR) se aprobó el Código de Conducta de la Secretaría de Marina, mismo que contempla los lineamientos bajo los cuales personal civil y naval debe desempeñar el servicio público y conducirse demostrando un comportamiento digno y ejemplar en todos los ámbitos de su vida como miembro de la Secretaría de Marina. Asimismo, este nuevo código utiliza un lenguaje incluyente con la finalidad de vislumbrar a ambos sexos, fomentando con ello la cultura igualitaria e incluyente.



SECRETARÍA DE MARINA		CÓDIGO DE ÉTICA DE LAS PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS DEL GOBIERNO FEDERAL	
VALORES FUNDAMENTALES	VALORES DEL SERVICIO PÚBLICO	REGLAS DE INTEGRIDAD	
Honor	Legalidad	Actuación pública	
	Honradez	Información pública	
	Lealtad	Contrataciones Públicas, Licencias, Permisos, Autorización y Concesiones	
Deber	Imparcialidad	Programas gubernamentales	
	Interés público	Trámites y servicios	
	Respeto	Recursos humanos	
	Respeto a los derechos humanos	Administración de bienes muebles e inmuebles	
Lealtad	Rechazo al hostigamiento y acoso sexual	Procesos de evaluación	
	Igualdad y no discriminación	Control interno	
	Equidad de género	Procedimiento administrativo	
	Entorno cultural y ecológico	Desempeño permanente con integridad	
	Integridad	Cooperación con la integridad	
Patriotismo	Cooperación	Comportamiento digno	
	Liderazgo		
	Transparencia		
	Rendición de cuentas		

Fuente: imagen tomada del Código autorizado por el CEPCI-SEMAR 2019

Establecidos los valores sobre los que basamos la conducta del personal de SEMAR, el objetivo de la moral naval es generar en la sociedad un ambiente en que se realicen acciones que conduzcan al bienestar de la comunidad y a la mayor felicidad posible de cada uno mediante la conducta del personal; en función de valores éticos inducidos a través de su vida.

El marino militar debe potenciar su personalidad para desarrollar la capacidad de cumplir siempre con su deber y actuar en cumplimiento a las atribuciones de la institución.

Algunos factores que deben considerarse para fomentar la moral en una unidad militar son: las condiciones de vida, las relaciones personales, la diversión y las distracciones, el correo oportuno y las noticias veraces, la asignación de los destinos, la capacidad de mando y la calidad del adiestramiento militar (Pennington, Case, & Romeyn B., 1943)

El comportamiento organizacional y el comportamiento humano normalmente son predecibles si se conoce como una persona percibió una situación y lo que es importante para ella (Robbins, 1999); por lo mismo afir-

ma que, los métodos casuales y de sentido común para obtener el conocimiento acerca del comportamiento humano son inadecuados"; cuenta con tres niveles de análisis para el comportamiento del personal en las organizaciones: el individual, el de grupo y el de la estructura de la organización; y conforme avance de lo individual a lo organizacional, sistemáticamente se avanzará en el entendimiento del comportamiento en dicha organización.

2. Teoría neurocientífica sobre el comportamiento

En principio, se puede afirmar que el desarrollo de la neurociencia se deriva del abordaje multidisciplinario de los diversos fenómenos de interés, éstos incluyen desde los científicos de áreas más básicas como el caso de los físicos con sus aportes al conocimiento de los fundamentos de la excitabilidad celular o con sus aportes al desarrollo de redes neurales, hasta los que abordan el conocimiento con aproximaciones clínicas y/o poblacionales que contribuyen a dar una idea del ser humano integral (Le Doux, 2010).

El término neurociencia es relativamente reciente. Su empleo

actual corresponde a la necesidad de integrar las contribuciones de las diversas áreas de la investigación científica y de las ciencias clínicas para la comprensión del funcionamiento del sistema nervioso (Wolff, 2013). La neurociencia cubre un área del conocimiento que se encarga del estudio del sistema nervioso desde el funcionamiento neuronal hasta el comportamiento. Obviamente, la comprensión del funcionamiento del cerebro normal favorece el conocimiento y la comprensión de anomalías neurobiológicas que causan trastornos mentales y neurológicos. El propósito principal de la neurociencia es entender cómo el cerebro produce la marcada individualidad de la acción humana. Es aportar explicaciones de la conducta en términos de actividades del cerebro, explicar cómo actúan millones de células nerviosas individuales en el cerebro para producir la conducta⁴ y cómo, a su vez, estas células están influenciadas por el medio ambiente, incluyendo la conducta de otros individuos.

El tema es muy amplio, sin embargo, se detalla que el cerebro genera miles de neuronas que tienen una capacidad impresionante para conectarse y comunicarse en la red neuronal con el

fin de generar aprendizaje por que van almacenando información. Esto se desarrolla durante el crecimiento del individuo; cuando se es pequeño se desarrollan las neuronas que si no se aprovechan se van deteriorando conforme pasa el tiempo hasta que mueren; se dice que, en la etapa adolescente del individuo, las neuronas no utilizadas son podadas aproximadamente en un 50%⁵.

En un documental realizado por Discovery Channel⁶ sobre el cerebro humano en 2014, se hace una analogía entre éste y una casa antigua que se va modernizando conforme pasa el tiempo. Los cimientos están representados por el tallo encefálico (común con reptiles y mamíferos), de donde emanan las instrucciones básicas que suceden sin pensar, como la respiración, la presión arterial y el ritmo cardíaco, en éste, con el paso del tiempo se formó el sistema límbico donde se aloja la amígdala que es el núcleo neuronal al que le debemos agradecer el instinto de sobrevivencia. Debido a que la amígdala controla, procesa y almacena nuestras emociones.

El segundo piso, se formó miles de años después del sistema límbico y es llamado corteza cere-

4 Conjunto de comportamientos.

5 Información obtenida por documental de Discovery Channel (El cerebro Humano)

6 Discovery Channel entre 2012 y 2016 ha realizado 9 diferentes documentales sobre el tema.

bral, ahí se alojan los cuatro lóbulos del cerebro de los cuales nos interesan los frontales porque es ahí donde se originan los movimientos, la inteligencia y el razonamiento; por mencionar algunas. En este sentido, el documental continúa mostrando cómo es que se puede entrenar al cerebro para que el individuo se comporte como es deseado y describe el entrenamiento diseñado para las fuerzas especiales de la Armada de los Estados Unidos de América (NAVY SEALs) mismo que será explicado en el capítulo quinto.

Dicho video, aunque nos aclara gráficamente cómo es que las emociones se pueden controlar, no explica con claridad lo que en realidad sucede dentro del cerebro.

El neurologo Joshep LeDoux, profesor de neurología y psicología de la Universidad de Nueva York, en su libro *The Emotional Brain*, explica claramente por que las emociones nos hacen reaccionar en ocasiones de manera instintiva.

La señal visual va primero de la retina al tálamo, donde es traducida al lenguaje del cerebro, la mayor parte del mensaje se va a la corteza visual, donde es analizada y evaluada en bus-

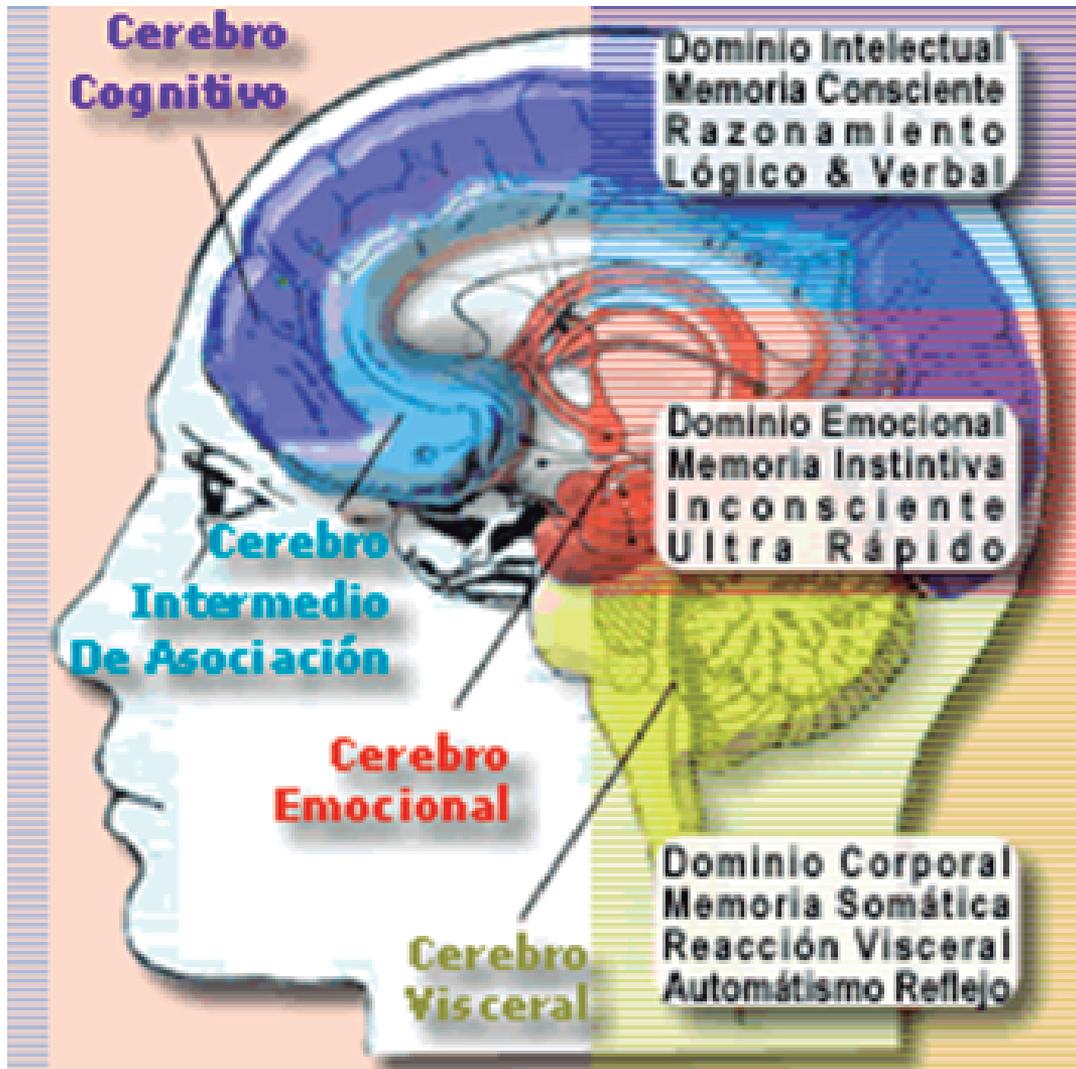
ca de significado y de respuesta apropiada; si esa respuesta es emocional, una señal va a la amígdala para activar los centros emocionales. Pero una porción mas pequeña de la señal original va directamente desde el tálamo a la amígdala en una transmisión más rápida (aunque menos precisa). Así la amígdala puede desencadenar una respuesta emocional.

Cuando se observa algo normalmente existe una respuesta; si lo observado nos da miedo la respuesta puede ser de huida o de ataque. En conclusión, la neurociencia nos dice que los sensores del individuo (sentidos) envían señales al sistema neuronal alojado en el cerebro, a fin de generar la activación de sustancias químicas que hacen al cuerpo reaccionar dependiendo de los estímulos y a esa reacción genera que el individuo proceda de diferentes formas, lo que forja el carácter y su comportamiento.

A este proceso, los antiguos estudios de comportamiento le llamaban apetito irascible y concupiscible, todo ello provoca que el comportamiento sea en la búsqueda de generar dichos neurotransmisores. Así, se explica que el entrenamiento situacional que se les da a los miembros de

las fuerzas especiales, sirve para evitar que los neurotransmisores generen comportamientos fuera de los parámetros establecidos como serían las reglas de enfrentamiento por mencionar un ejemplo.

Figura 1
El Cerebro Emocional



Fuente: <http://imagina65.blogspot.mx/2010/07/la-zona-cerebro-inteligencia-emocional.html>

Conclusión

La inteligencia emocional desarrollada se convierte en talento emocional, con el cual el personal rige su actuar, si se desea modificar conductas se requiere censar y entrenar la mente consciente de los valores que regularán el comportamiento.

Si los elementos que integramos a la Secretaría de Marina no desarrollamos nuestro Talento Emocional para satisfacer las necesidades no solo institucionales, si no las que el país nos está demandando, corremos el riesgo de perder el prestigio institucional en primera instancia, pero lo más peligroso sería perder fortaleza

y sucumbir ante los antivaleores que amenazan con influir en nuestra vida.

De esta forma, vemos como la institución a través de su Código de Conducta nos da la herramienta adecuada para que consciente y colectivamente, cada quien, desarrolle su talento emocional apoyado en ejercicios institucionales; en otras palabras, la doctrina y filosofía institucional han establecido un alto grado de ética en el comportamiento, que requiere el desarrollo de la inteligencia emocional del personal naval.

Bibliografía

Abela, D. J. (2015). Las Técnicas de Analisis de Contenido. Universidad de granada , 1-34.

Adams, V. (1993). The Neurology of Intelligence. New York, Estados Unidos de Norte America: McGraw Hill.

Barg, J. (2014). The preconscious in social interactions. Washinton, DC., Estados Unidos de Norte America: American Psychological .

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (30 de Diciembre de 2002). Ley Orgánica de la Armada de México (última reforma 31-12-2012). Recuperado el 17 de Octubre de 2014, de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249.pdf>

Capponi, R. (1987). Psicologia de la Inteligencia. Psicologia y Semio-

logía Psiquiática. Santiago, Chile: Universitaria .

Carrera, G. T. (2007). Liderazgo e Inteligencia Emocional . Revista del Mar (REVISMAR), 156-162.

Centro de Estudios Superiores Navales. (2013). Manual para Elaborar y Evaluar Trabajos de Investigación. México: SEMAR-CESNAV.

Chaves, N. (2009). La Imagen Corporativa: Teoría y Metodología de la Identificación Institucional. México, D.F.: Acervo General, ITESM.

Corona del Rosal, A. (2001). Moral Militar y Civismo. Mexico: EMDN.

Deiner, E. L. (2013). The Experience of emotional Well-Being. New York, Estados Unidos de Norte America: Gilford Press.

Escobar, O. A. (1999). Valanti, cuestionario de valores y antivalores. Bogotá: Psicología científica.

Fairchild, H. P. (1997). Diccionario de Sociología. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Garcia, A. (2000). Naturaleza de los Valores. Madrid, España: instituto Filosofico de Balmesiana.

Garcia, A. (2006). Diccionario de Valores, Virtudes y Vicios . México: Trillas.

Gobierno de la República. (2013). Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de <http://pnd.gob.mx/>

Goleman, D. (2000). La inteligencia emocional en la practica. México, México: Vergara.

Goleman, D. (2005). "La inteligencia emocional". México D. F, México: Vergara.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2010). Metodología de la Investigación (5ta. ed.). México: Mc Graw Hill.

Jimenez, J. C. (2008). El Valor de los Valores en las Organizaciones. Caracas , Caracas, Venezuela: Cograf.

Jimenez, J. C. (2010). El valor de los valores en las organizaciones. Caracas, Venezuela: Cograf Comunicaciones.

Kaiser, D. S. (2012). The Ambivalent Nature Of Positive Emotions: Towards a Funtional Perspective. München, Alemania: Universidad de las Fuerzas Armadas Alemanas.

Labarca, F. (2010, junio 1). Inteligencia Emocional como herramienta gerencial para la Toma De Decisiones de Los Directores del Comando General del Ejército Nacional Bolivariano. Universidad Beloso Cachin. Caracas, Caracas, Venezuela.

Le Doux, J. ". (2010). Emotion, memory and the brain. Cichago, Estados Unidos: Scientific American.

López Gracia, J. C. (2015). Educación con Valores. Mazatlan, Sinaloa, México: Ediciones del Lirio.

McGrath, J. (1976). Handbook of Industrial and Organizational Psychology. Chicago: Rand McNally.

Moreno García, J. A. (2003). La moral del personal de la Armada de México, análisis y soluciones. México, D.F.: CESNAV.

Patrick, R. C. (1998). Le Processus de production du handicap. Quebec, Canada.

Pennington, L., Case, H., & Romeyn B., H. (1943). Psicología del Mando Militar (9^a edición ed.). Nueva York, Estados Unidos : Prentince - Hall.

PNUD. (2015). Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. ONU. RGDN. (2003). Reglamento General de Deberes Navales. México, D.F.: Secretaría de Marina.

Riso, W. (2015). La Sabiduría Emocional. México, D.F., México: Oceanp.

Robbins, S. (1999). *Comportamiento Organizacional*. México: Pearson Prentice Hall.

Rokeach, M. (1973). Structure of human values: Testing the adequacy of the Rokeach Value Survey. *Journal of Personality and Social Psychology*, 250-263.

SEMAR. (2013). Programa Sectorial de Marina 2013-2018. Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de http://www.semar.gob.mx/informes/programa_sectorial_13.pdf

Steven Stein and Howard Book. (2014). *The EQ Edge, Emotional Intelligence and your Succes*. Mississagua, Ontario, Canada: Jossey - Bass.
UAM. (2001). Departamento de Psicología Biológica y de la Salud. Redalyc.

Wolff, W. -N. (2013). *La inteligencia en introducción a la Psicología* . Madrid, España: Fondo de cultura Económica de España.

El poder naval en México (Su concepto y sus aspectos)

Resumen

Este artículo tiene el propósito de presentar el concepto y los principales aspectos relacionados con el poder naval en México con la finalidad de que la sociedad mexicana conozca su importancia para la seguridad y desarrollo, para lo cual, se muestra una breve síntesis de estos elementos que consideran en sus obras, el Vicealmirante chileno Horacio Aguirre y el Contralmirante argentino Roberto Pertusio. Se determinó que el concepto de poder naval es sinónimo de Armada y que sus aspectos principales son las funciones que cumple en el mar, los medios de combate y las operaciones que desarrolla. En el caso mexicano se cumple íntegramente con las funciones que tienen universalmente asignadas las armadas en lo referente al papel militar, diplomático y de vigilancia, pero se añaden funciones marítimas, lo que hace más compleja la concepción de una estrategia naval/marítima.

Palabras clave

Poder Naval, Estrategia Naval

Abstract

This article has the purpose of presenting the concept and the main aspects related to naval power in Mexico in order that Mexican society knows its importance for security and development, for which, a brief synthesis of these elements is shown. Consider in his works, the Chilean Vice Admiral Horacio Aguirre and the Argentine Rear Admiral Roberto Pertusio. It was determined that the concept of naval power is synonymous with the Navy and that its main aspects are the functions it performs at sea, the means of combat and the operations it develops. In the Mexican case, the functions that are universally assigned to the military, diplomatic and surveillance role are fully fulfilled, but maritime functions are added, which makes the conception of a naval / maritime strategy more complex.

Keywords

Naval power, Naval strategy.

Currículum

Es Ingeniero en Ciencias Navales por la Heroica Escuela Naval Militar; efectuó los cursos de Mando Naval y la Maestría en Administración Naval (Diplomado de Estado Mayor) en el Centro de Estudios Superiores Navales. Cuenta con la especialidad en Sistemas de Propulsión Naval en la Escuela de Oficiales de la Armada de la República Argentina y los cursos de Geopolítica Contemporánea en el Centro de Estudios Internacionales del Colegio de México (COLMEX), así como el diplomado en Relaciones Públicas, Redes Sociales y Manejo de Situaciones de Crisis en el Instituto Tecnológico de Monterrey, Campus Santa Fé.

Domicilio laboral

CEMENA, Avenida Heroica Escuela Naval Militar no. 745 Col, Presidentes Ejidales, 1ra. Secc., Coyocacán, C.P 04470, Ciudad de México. cgsolis8994@gmail.com

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de mí autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 15 de noviembre de 2019.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor. Aprobado el 28 de febrero de 2020.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Introducción

Este artículo tiene el propósito de presentar el concepto y los principales aspectos¹ relacionados con el poder naval en México con la finalidad de que la sociedad mexicana tenga un panorama general de este pilar del poder nacional y conozca su importancia para la seguridad y desarrollo del Estado mexicano. Esto adquiere relevancia ya que cuando alguien escucha el término "poder naval" no le es ajeno y lo primero que se viene a la mente son los buques de guerra; sin embargo, la interpretación es tan diversa que en muchas ocasiones esas ideas quedan divergentes de la realidad.

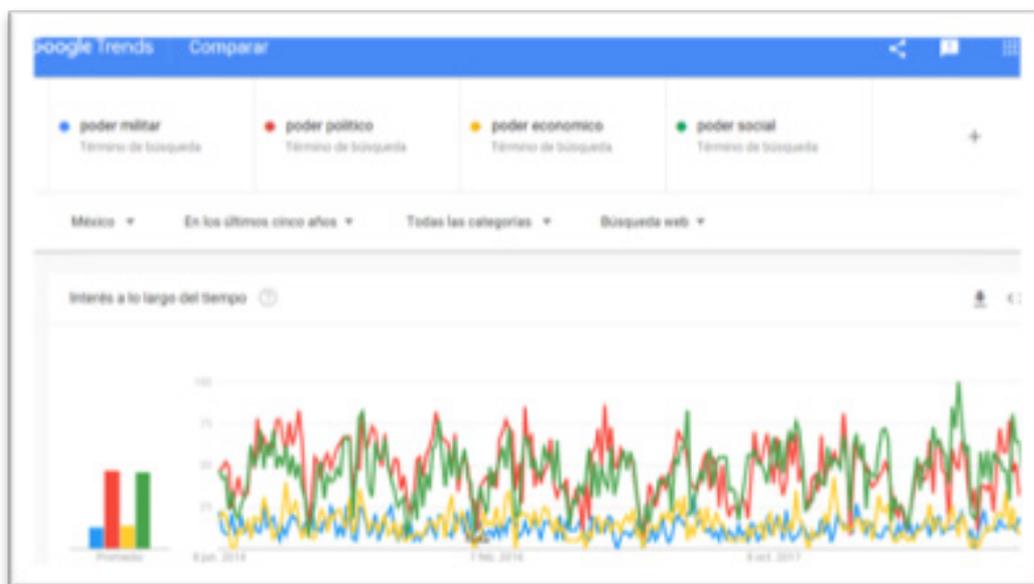
Para desarrollar el presente trabajo, primeramente, se identificarán cuáles son estos aspectos que definen, integran y permiten explicar el poder naval, apoyándonos de las coincidencias que algunos autores han escrito al respecto en sus diferentes obras. Se analizó, en

otros, lo escrito por el Vicealmirante Horacio Jutiniano Aguirre de la Armada de Chile en su obra "Estrategia Naval (conceptos estratégicos fundamentales)" y también, al Contralmirante Roberto L. Pertusio de la Armada de Argentina en su obra "Una Marina de Guerra ¿Para hacer qué?". Se eligió a estos almirantes, ya que han dedicado gran parte de sus investigaciones al estudio del poder naval.

Antes de abordar el concepto y los aspectos del poder naval investigaremos que tan conocido es el término en nuestro país, solamente para visualizar la importancia y justificación de publicar información de esta índole. El poder nacional de un Estado se divide fundamentalmente en: político, económico, social y militar. Si indagamos en el uso de estos preceptos del poder en el interés de los mexicanos, nos encontramos que el más conocido es el poder político, seguido del poder social, después el poder económico y finalmente el poder militar como el menos popular.

Esto lo podemos apreciar mediante el uso de la herramienta Google trends² cuya gráfica se muestra a continuación:

Grafica 1. Búsquedas de los diferentes ámbitos del poder

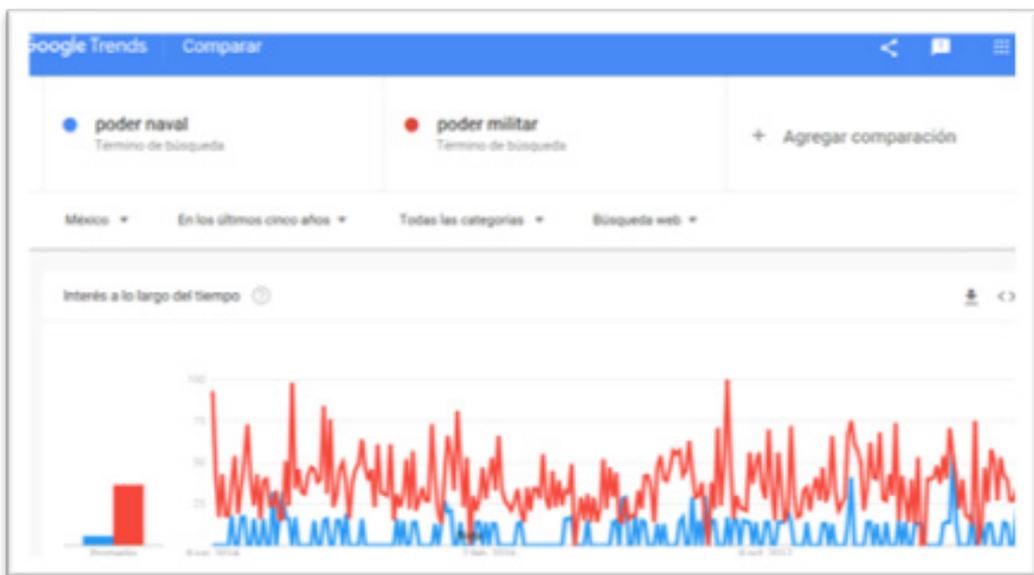


En ella se observa que los cuatro términos buscados en México durante los últimos cinco años están por debajo de la mitad de la escala: el poder político tuvo una popularidad de 47, el poder social de 46, el poder económico de 14 y el poder militar al final con 13. Esto demuestra que el término poder militar es el menos buscado o de interés en relación con sus similares del poder nacional.

² Esta herramienta de Google permite comparar la popularidad de palabras (keywords) durante un periodo determinado de tiempo en una escala del 1 al 100, donde 100 es el máximo nivel de búsqueda.

Más aún, el poder naval que es el objeto de análisis de este documento y que es componente del poder militar, cuando seguimos indagando en el interés de él, nos encontramos que el poder militar tiene 37 puntos comparado con el poder naval que solo llega a 6 puntos. Entonces el termino poder naval es el menos popular en la mente colectiva de los mexicanos y por lo cual, en este estudio se muestra su concepto y se analizan sus principales aspectos.

Grafica 2. Búsquedas de los conceptos del poder militar y naval



Teorías del poder naval

En este apartado se presenta una breve síntesis del concepto y los aspectos que consideran en sus obras sobre el poder naval el Vicealmirante Horacio Aguirre y el Contralmirante Roberto Pertusio antes citados junto con sus obras sobre el poder naval. Únicamente se muestran los temas de manera general, ya que ambos autores desarrollan ampliamente este objeto de estudio. Después de determinar cuáles son los aspectos que contemplan en sus teorías y su definición, se profundizará tomándolos como marco de referencia para abordar el caso mexicano.

-Contralmirante Roberto L. Pertusio.

Roberto Pertusio es un almirante retirado de la Armada de Argentina que ha escrito varias obras³ relacionadas con la guerra naval. Ha incursionado desde los temas de estrategia y conflictos, hasta los relativos al poder naval. El libro “Una marina de guerra ¿para hacer qué?” es un documento donde con elocuencia y lenguaje práctico, explica y describe al poder naval para difundir la importancia de generar una consciencia marítima en los ciudadanos de su país, y del cual, se presenta una síntesis a

continuación del concepto y los aspectos que él considera importantes para desarrollar el tema del poder naval con la simple intención de orientar este estudio.

Su concepto.

El poder naval de una nación o Estado es su expresión militar en el mar. El poder naval es sinónimo de Armada y también de Marina; ahora bien, el poder naval de un Estado, sumado a sus intereses marítimos, conforman en su conjunto el poder marítimo. Los intereses marítimos son todos los aspectos relativos a la seguridad y desarrollo vinculados con el mar (Pertusio, 1998).

Entonces:

Podernaval (Armada/Marina) +
intereses marítimos = poder
marítimo

El poder naval más conocido como Armada o Marina es parte del poder marítimo, término más amplio que considera los intereses marítimos de un país; es decir, el poder naval tiene su razón de ser en el respaldo de esos intereses (Pertusio, 1998).

Sus Aspectos:

Los aspectos que considera este autor para estudiar el poder naval

³ Dentro de las obras del Contralmirante Pertusio están las siguientes: “Submarinos, su historia, relatos y curiosidades”; “Estrategia Operacional”; “Ofensa y Defensa”; “Entre la guerra y la paz” y “Una marina de guerra, ¿para hacer qué?”

son: Las “funciones” que le corresponde realizar a la Marina para su país, “las operaciones” que deben realizar para cumplir con estas funciones y los “componentes navales” (medios) que lo integran para realizar las diferentes misiones tanto en tiempo de paz como en la guerra (Pertusio, 1998).

Entonces de acuerdo con esta obra, se identifican tres aspectos para describir y explicar al poder naval de forma concreta y los cuales son:

- Las funciones
- Las operaciones y
- Los componentes navales (medios).

Las armadas cumplen principalmente con tres funciones: el papel militar, el papel diplomático y el papel de vigilancia. El papel militar es la capacidad para usar la fuerza o amenazar con usarla, el papel diplomático es cuando la armada se pone a disposición como un instrumento de la política exterior y finalmente el papel de vigilancia para salvaguardar las riquezas del mar territorial y zona económica exclusiva (Pertusio, 1998).

El almirante Pertusio cita en su obra a Ken Booth⁴, quien en su libro “Las armadas y la política exterior” dice que los marinos

piensan en lo que es bueno para su marina, sin tener en cuenta si esto es bueno también para el país, y lo que es bueno para ambos es contar con un poder naval capaz de respaldar los intereses en el mar (Pertusio, 1998).

De igual forma en su libro “estrategia operacional”, Pertusio establece las operaciones navales básicas que debe desarrollar una Armada para su defensa (Pertusio, 2000).

- Ofensiva contra el poder naval enemigo
- Defensiva contra la amenaza del poder naval enemigo al propio
- Ofensiva contra el transporte marítimo enemigo
- Defensiva del transporte marítimo propio
- Ofensiva contra el territorio enemigo
- Defensiva del territorio propio. El poder naval está conformado por cuatro componentes navales (Pertusio, 1998):
- Unidades de superficie (buques)
- Unidades aeronavales (aviones y helicópteros)
- Unidades submarinas y
- Unidades de infantería de marina

Todas estas unidades realizan

158 4 Ken Booth nació el 29 de enero de 1943 (76 años), es un británico teórico de las relaciones internacionales, ex profesor de la Universidad de Aberystwyth, ha sido investigador invitado del colegio de guerra naval de EEUU. Entre sus libros se encuentran títulos tales como “teoría de la seguridad mundial”, “el dilema de la seguridad”, “las relaciones internacionales” y “las armadas y la política exterior”.

operaciones en el mar territorial, zona económica exclusiva y altamar, con capacidad de desarrollar un amplio espectro de tareas y capaces de enfrentar con razonable probabilidad de éxito las cuatro amenazas que en tiempo de guerra existen en el mar: la submarina, aérea, superficie y misilística (Pertusio, 1998).

En cuanto a la teoría del almirante Pertusio sobre el poder naval, nos presenta un concepto en el que refiere que este término es sinónimo de marina y armada; además, en cuanto a los aspectos que analiza, están las funciones (militar, diplomática y vigilancia) que debe cumplir el poder naval para su Estado, las operaciones que debe realizar para cumplir con estas tareas tanto en tiempo de paz como en guerra (ofensiva y defensa en relación a sus fuerzas, transporte marítimo y territorio) y finalmente los medios o componentes que son los buques, submarinos, aviones, helicópteros y la infantería de marina.

- Vicealmirante Horacio Justiniano Aguirre.

Concepto:

El poder naval es el tríptico constituido por la fuerza acciona-

da por la voluntad estratégica, operando o con capacidad de operar, desde una posición estratégica que permita al Estado proyectarse hacia el exterior a través del mar en los planos político, estratégico y económico, tanto en paz como en guerra (Aguirre, 1999).

Sus aspectos:

Los aspectos que considera el Vicealmirante Aguirre para describir el poder naval son similares a los del Contralmirante Pertusio y son los siguientes:

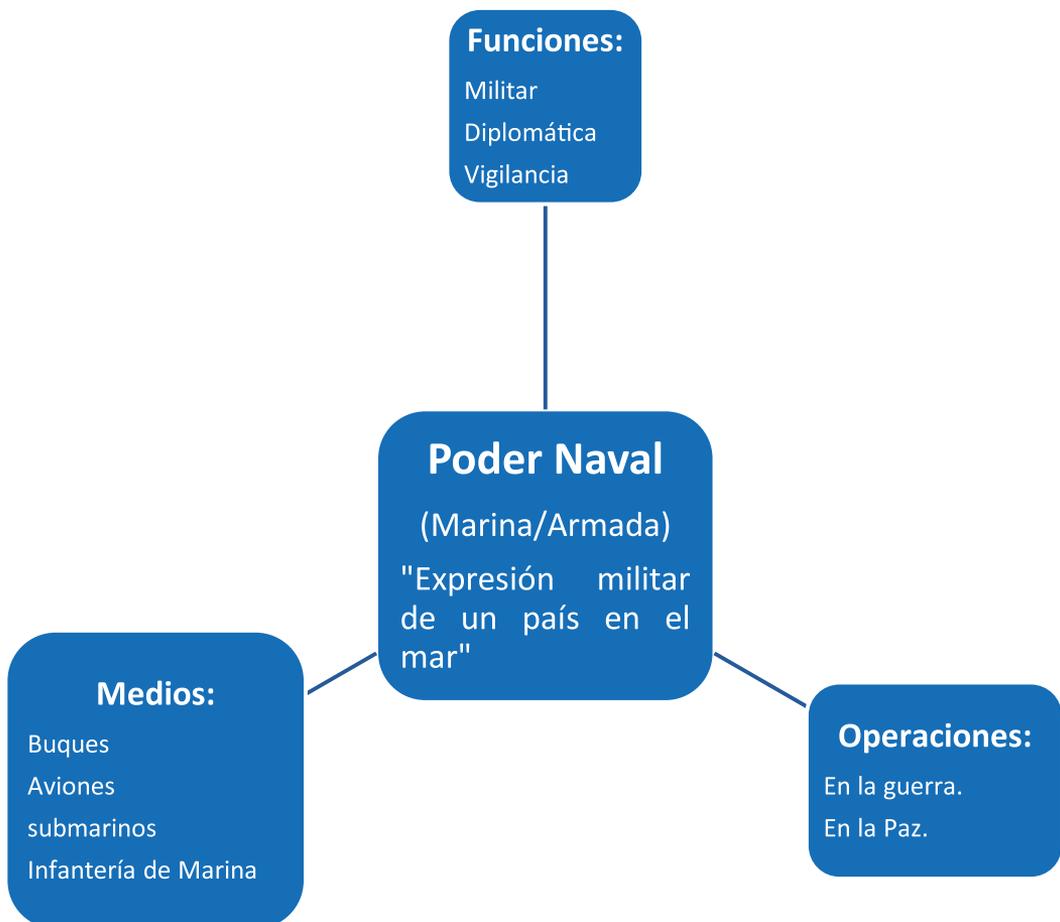
- Las funciones.
- Las operaciones.
- La fuerza (integrada por los medios y el personal naval).

Menciona en su obra que la Armada chilena deberá estar preparada para las contingencias posibles en el siglo XXI, teniendo muy presentes las exigencias que debe enfrentar como estado ri-vereño del Pacífico, cumpliendo las tres funciones fundamentales como Institución básica del Estado, señaladas por Ken Booth: diplomática, militar y de policía (Aguirre, 1999).

La fuerza es el elemento material y humano constituido por las unidades navales principales y

secundarias incluyendo las de superficie, submarinas, aéreas y de infantería de marina de la armada. En cuanto a las operaciones las clasifica: en tiempo de paz (disuasión, presencia naval y empleo limitado del poder naval), y en tiempo de guerra (operaciones de control del mar y operaciones de proyección). (Aguirre, 1999).

Grafica 3. El concepto y los aspectos del poder naval. Elaboración propia. Grafica3



La gráfica anterior muestra los principales aspectos que consideran los autores cuando escriben con relación al poder naval. Estos muestran una lógica, ya que toda institución tiene unas funciones o atribuciones que realizar en colaboración con el Estado, también requieren planear y diseñan procesos u operaciones para cumplir sus tareas y finalmente medios con los cuales ejecutarlas. "Las armadas no son la excepción, tienen asignadas funciones y son dotadas de medios navales para realizar sus operaciones."

Este concepto y aspectos se consideran seguidamente para describir a la Armada de México que representa el poder naval de nuestro país; es decir, aquella institución que cumple con las funciones del Estado mexicano en el mar.

Funciones de la Armada de México

En párrafos anteriores se determinó que el poder naval es en esencia la Marina o Armada de un país, luego entonces, la Armada de México lo representa en el nuestro; también, se comentó que para tener una explicación simple y concreta sobre lo que lo define y lo describe, es

necesario hacerlo mediante el desarrollo de sus principales aspectos que son las funciones, las operaciones y los medios navales (la fuerza).

En este apartado se muestran las funciones que están establecidas para la Marina mexicana y como están vertidas en una estrategia naval, ya que a decir del Vicealmirante Aguirre; el poder naval debe satisfacer las exigencias estratégicas derivadas de la estrategia marítima y otras estrategias (política, económica y social). Estas exigencias constituyen la misión o función principal de la Armada en respaldo a la política de Estado (Aguirre, 1999). Con esto se aprecia que, el almirante chileno determina que las funciones que se establecen para la marina, deben ser la base para la concepción de su respectiva "Estrategia Naval".

Las funciones principales de la Marina mexicana derivan de la Ley Orgánica de la Armada de México, misma que, en su artículo primero establece que la Armada es una institución militar nacional, de carácter permanente, cuya "misión" es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país; en los términos que estable-

ce la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales. (LOAM, 2017 ult. ref.).

El Artículo 89, Fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que, dentro de las facultades y obligaciones del presidente, se encuentra la de preservar la seguridad nacional, en los términos de la ley respectiva, y disponer de la totalidad de la fuerza armada permanente, o sea del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación (CPEUM, 2019 ult. ref.).

Con estos dos ordenamientos legales, nuestra Constitución Política, por un lado, y por otro, la Ley Orgánica de la Armada de México derivan las primeras dos y más importantes funciones de la Armada que son: la defensa exterior y la seguridad interior. Estas dos funciones son las que los teóricos antes mencionados denominan el papel militar.

El poder naval en México representado por la Armada está administrado por la Secretaría de Marina. Ésta, al ser parte de la Administración Pública Federal se le asignan diversas atribucio-

nes que están establecidas en el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, donde destacan, en adición a la función de defensa y seguridad interior, otras funciones como la de búsqueda y rescate, protección marítima, investigación oceanográfica y protección al medio ambiente marino, entre otras, que son de índole marítima y no netamente naval (LOAPF, 2014 ult. ref.).

En conclusión, la Ley Orgánica de la Armada de México establece la misión de la Armada y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal las atribuciones de la Secretaría de Marina que está constituida por el personal e infraestructura naval de la Armada. Luego entonces, la misión y atribuciones legales de la Secretaría de Marina-Armada de México estipulan las “funciones estratégicas del poder naval en México”.



“Funciones estratégicas del poder naval mexicano”				
Papel	Concepto	función	asunto	Fundamento
Militar	Defensa exterior	Misión	Naval	Art. 89 CPEUM Art. 1 LOAM
	Seguridad Interior	Misión	Naval	Art. 89 CPEUM Art. 1 LOAM
Vigilancia o policía	Policía marítima	Atribución	Naval/marítimo	Art. 30 LOAPF
Diplomática	Cooperación internacional	Atribución	Naval/marítimo	Art. 30 LOAPF
Papel marítimo (Autoridad marítima)	Protección marítima y portuaria	Atribución	Marítimo	Art. 30 LOAPF
	Búsqueda y rescate	Atribución	Marítimo	Art. 30 LOAPF
	Protección al medio ambiente marino	Atribución	Marítimo	Art. 30 LOAPF

Tabla 1. Funciones estratégicas del poder naval mexicano. Elaboración propia.

Se aprecia que la Secretaría de Marina es una institución en México que tiene funciones no solamente navales sino también de asuntos marítimos de protección, seguridad, búsqueda y rescate, que hacen imperativo tener una organización acorde a estas demandas estratégicas ya que fusiona las misiones de una armada y de una guardia costera como normalmente existen en otros países; además, estas actividades sustantivas están bien fundamentadas en la legislación nacional lo que le da estabilidad al poder naval mexicano.

También se observa que cumple íntegramente con las funciones que tienen universalmente asignadas las armadas en lo referente al papel militar, diplomático y de vigilancia, pero se añaden funciones marítimas, lo que hace más compleja la concepción de una estrategia naval/marítima. Para contextualizar las funciones que realiza el poder naval mexicano mediante el cumplimiento de su misión y atribuciones, se tendrá que explicar la estrategia de la Secretaría de Marina ya que como antes lo mencionamos, la marina debe satisfacer las exigencias estratégicas derivadas de la estrategia marítima y otras estrategias (Aguirre, 1999).

Estrategia naval/marítima

Primeramente, se describe el concepto de estrategia antes de abordar la estrategia naval de la Secretaría de Marina-Armada de México. Existen muchas definiciones de la estrategia, para este artículo se seleccionó la del Dr. Herbert Rosinski⁵, en la cual establece que:

La estrategia es la dirección amplia y total del poder: la táctica es su aplicación inmediata, de manera que la estrategia en oposición a la acción fortuita, es aquella dirección de la acción que apunta al control

de un campo actividades, ya sea este militar, social o hasta intelectual. (Simpson, 1986).

Entonces esta dirección que provee la estrategia, es la que permite a las armadas cumplir sus funciones con el mayor control posible para ser más efectivas al menor costo, a la vez que organiza todas las actividades y medios necesarios para alcanzar los objetivos planteados. En el caso mexicano el Secretario de Marina tiene la atribución de planear, elaborar, determinar y ejecutar la política y la estrategia naval; así como operar y administrar el poder naval de la Federación (LOAM, 2017 ult. ref.). Esta atribución del almirante Secretario de Marina y Alto Mando de la Armada de México le da la facultad para cumplir con las funciones asignadas mediante la concepción y desarrollo de una política y estrategia naval.

De acuerdo con el almirante Pertusio, la estrategia militar es parte integrante de la estrategia del Estado, esta última también denominada estrategia nacional o gran estrategia (Pertusio, 2000). La estrategia naval (que a su vez integra la estrategia militar) es el mecanismo para cumplir la misión de la Armada de México y para el ejercicio de las atribuciones de la Secretaría de Ma-

164 5 Dentro de las obras del Contralmirante Pertusio están las siguientes: “Submarinos, su historia, relatos y curiosidades”; “Estrategia Operacional”; “Ofensa y Defensa”; “Entre la guerra y la paz” y “Una marina de guerra, ¿para hacer qué?”

rina. En la definición de Herbert Rosinski se dice que la estrategia es la dirección amplia y total del poder; luego entonces, **la estrategia de la Secretaría de Marina-Armada de México es la que dirige de forma amplia y total del poder naval en nuestro país.**

En el ámbito de la defensa, se infiere que las fuerzas armadas se desarrollan y preparan en relación o comparación de los posibles riesgos y amenazas que pueden derivar de los intereses de otros países, en este sentido, la dinámica que se gesta en la arena internacional, más que nunca, está caracterizada por una sorprendente velocidad que cataliza la dimensión temporal y reduce la espacial, los acontecimientos se presentan con mayor frecuencia y con múltiples variables, dificultando las políticas y estrategias que los Estados generan para materializar sus aspiraciones.

Esto se debe en gran medida a los avances de las tecnologías de la información y el ciberespacio, toda vez que impactan significativamente en las diversas aristas del poder (incluyendo el naval), lo que torna complejo al sistema internacional, dificulta la libertad de acción de los actores en escenarios imprevisibles

con diferentes matices sociales, culturales, políticos, económicos, militares y actualmente virtuales.

El capitalismo impera como modelo económico en la mayor parte del mundo, posibilita los intercambios comerciales y se caracteriza por sus factores trabajo, tierra y capital; sin embargo, cuando hablamos del elemento económico tierra, se debe referir al planeta de forma integral, ya que los océanos constituyen aproximadamente el 75% de la superficie del globo terráqueo y estos son escenarios de múltiples fenómenos comerciales y culturales .

La privilegiada ubicación geográfica de México, con acceso a dos de los principales océanos: el Pacífico (el más grande del mundo) y el Atlántico con dos espacios marítimos importantes; el Golfo de México y Mar Caribe (Tercer lugar en tamaño de los mares del mundo). Lo anterior permite, además de tener un territorio continental e insular de dimensiones importantes, contar con una extensa superficie de zonas marinas.

Estas zonas brindan al Estado mexicano, un escenario con capacidad para desarrollar sus fuerzas marítimas productivas como:

la exploración y explotación de hidrocarburos y minerales, la pesca, el comercio, turismo, relaciones comerciales y lazos internacionales con otros Estados. Por tal razón, los espacios marítimos mexicanos son plataformas para el desarrollo del poder nacional que deriva en mayor riqueza y bienestar para la sociedad. Para garantizar tal desarrollo es imprescindible que se cumpla el binomio seguridad-bienestar, cuya relación simbiótica permite desarrollar el poder marítimo y la Armada de México debe emplear el poder naval de la federación para contribuir en estos aspectos.

Todo lo anterior, hace imperativo reflexionar permanentemente si las políticas y estrategias actuales satisfacen los retos que plantean los asuntos internacionales, la situación nacional, los aspectos coyunturales y, más aún, referir a un análisis profundo de la naturaleza del poder naval con la finalidad de que los medios con que se cuente y las operaciones que desarrollen sean acordes a las funciones que por ley le corresponden.

Ahora bien, enfatizando en la palabra estrategia, se puede observar que ésta ha tenido diferentes significados a través de

la historia, desde considerarse como una actividad del gobernante, del comandante superior de una fuerza armada, hasta el arte de crear condiciones adecuadas para las batallas (Milia, 1965). Estas tres acepciones anteriores siguen vigentes conociéndose actualmente como Estrategia General, Estrategia Militar y Estrategia operacional.

La "Estrategia General" conocida como "Gran Estrategia" o "Estrategia Nacional" corresponde su determinación al Mando Supremo, consiste en el desarrollo y empleo de los diferentes campos del poder nacional de forma armónica para alcanzar los objetivos del Estado (Pertuiso, 2000). Esta estrategia está tipificada en el Plan Nacional de Desarrollo, en el cual se contemplan los objetivos de nuestro país en los diferentes ámbitos.

La "Estrategia Militar" corresponde al Secretario de Marina (Alto Mando de la Armada de México) en lo que respecta al componente naval y al Secretario de la Defensa Nacional en cuanto al componente terrestre y aéreo. Esta estrategia se refiere al uso de las fuerzas armadas para asegurar los objetivos nacionales, y también está tipificada en el Plan Nacional antes menciona-

do y se refiere a la seguridad y defensa nacional. La “estrategia operacional” se considera como un nivel de decisión inferior a éstos (Pertusio, 2000).

Finalmente, como se mencionó con anterioridad, una facultad indelegable del Secretario de Marina es determinar y dirigir la “estrategia naval militar” del país (LOAM, 2017 ult. ref.) . Esta estrategia es la modalidad naval de la estrategia militar, es decir el empleo del poder naval militar de la nación en un teatro marítimo. Esta estrategia naval se establece en los correspondientes planes sectoriales.

Sir. Julian Corbett en su obra “Algunos Principios de Estrategia Marítima” en la cual dice que la “estrategia naval” no existe como una rama separada del conocimiento sino solamente como una sección de una división del arte de la guerra (Corbett, 1911). Entonces la estrategia naval, es en teoría una rama de la estrategia militar, que a su vez es parte de la gran estrategia, pero existe una fuerte relación que las vincula y hace imposible una división total.

Para contextualizar la teoría de la estrategia naval al caso mexicano, iniciaremos por el escena-

rio de actuación. Éste es la totalidad o conjunto de los espacios donde se localizan a todos los intereses, incluidas las reglas del juego que rigen en ellos (Alonso, 1998). La geografía de nuestro país permite, además de tener un territorio continental e insular de dimensiones importantes, contar con una extensa superficie de zonas marinas en las que, de acuerdo con el derecho internacional, podemos ejercer soberanía y derechos soberanos que le da al Estado mexicano, un escenario con capacidad de actuación.

Estas zonas marinas mexicanas tienen una extensión de 11,592.77 kilómetros de litorales en ambos océanos, de los cuales 8,475.06 kilómetros en el Pacífico y 3,117.71 kilómetros en el Golfo de México y Mar Caribe. Tenemos un mar territorial sobre el cual, el Estado mexicano ejerce plena soberanía en una superficie de 231,813 kilómetros cuadrados, 163,940 kilómetros cuadrados en el Pacífico, 53,373 kilómetros cuadrados en el Golfo de México y Mar Caribe y 14,500 kilómetros cuadrados en las 220 islas mexicanas.

Así mismo, una zona económica exclusiva de 2´946,885 kilómetros cuadrados, 2´175,325 kilómetros

cuadrados en el océano Pacífico y 771,500 kilómetros cuadrados en el Golfo de México y Mar Caribe, lo que nos coloca en el noveno lugar entre los países, con mayor extensión de zonas marinas distribuidas en el litoral del Pacífico con un 70% y en el Golfo y Mar Caribe con un 30% aproximadamente.

Considerando que la extensión territorial es de 1'964,375 kilómetros cuadrados de los cuales 1'959,248 son superficie continental y 5,127 kilómetros cuadrados superficie insular, la extensión marítima representa una y media veces el territorio nacional. Cabe mencionar que el territorio insular representa el 0.3% del territorio continental, aunque en dimensiones es similar a la extensión de la República de Trinidad y Tobago. Además, en lo que respecta a la distribución demográfica de México, tenemos 44 millones de habitantes que aportan 68% del PIB distribuidos en 17 estados costeros. Se tiene 4,301 kilómetros de fronteras terrestres, al norte con los Estados Unidos de América 3,152 kilómetros y 1,159 kilómetros en el sur 956 con Guatemala y 193 con Belice.

Estos amplios espacios marítimos, en el cual existe un intenso tráfico marítimo, infinidad de re-

ursos naturales renovables y no renovables que nos brinda gran importancia económica, hace imperativo que la Secretaría de Marina diseñe y conciba sus estrategias y desarrolle sus planes de manera racional, creativa e innovadora, con la finalidad de prevenir y neutralizar todos los factores y aspectos que amenazan el buen funcionamiento, desarrollo y aprovechamiento de nuestras fortaleza; así como, reducir y eliminar nuestras vulnerabilidades.

Estas grandes extensiones de mar incrementan la necesidad de contar con un poder naval (armada) que mantenga presencia permanente en estas áreas. Por otro lado, la Ley del Mar (CONVEMAR), hace énfasis en las funciones que las Armadas deben cumplir en las zonas marinas que se establecen en ese instrumento jurídico internacional del cual nuestro país es Estado parte. Con la entrada en vigor de esta ley existe un mayor número de responsabilidades para las Armadas, no solamente en lo que le compete a su interior, sino también como un compromiso con la comunidad internacional.

En los tiempos actuales, con vertiginosas evoluciones en diversas situaciones políticas, económi-

cas y sociales; así como la existencia de factores que las amenazan, muchas Armadas del mundo están transformando sus estructuras, doctrinas y emigrando su pensamiento estratégico con el fin de responder eficazmente a estos cambios, cuya tendencia se incrementa.

Estos cambios, en el ámbito marítimo, van encaminados a integrar diferentes organizaciones (fuerzas) que operan en el mar, es decir, Armadas, guardias costeras, prefecturas navales como les nombran en otros países, etc., ya que, a través de dicha vinculación y coordinación de estrategias y procedimientos, se optimizan los recursos de cualquier Estado, en beneficio de su población enfatizando el principio de concentración y economía de fuerzas.

La Armada de México normalmente ha funcionado de la manera mencionada anteriormente en la búsqueda de optimizar recursos (y porque así lo establece su misión y atribuciones), es decir, opera con buques de guerra, de carácter multipropósito en cuanto a que cumple tareas de defensa marítima, mantenimiento del Estado de Derecho en la mar, prevención, protección, y control del medio ambiente marino, búsqueda y rescate; así

como la salvaguarda de la vida humana en la mar.

Se debe considerar que la situación internacional hace imperativo analizar el rol que debemos asumir para el bienestar de la nación, siempre teniendo en cuenta que no somos los únicos en el mundo y que otros actores internacionales pueden tener circunstancias desfavorables que impacten en el funcionamiento político, económico y social de México, o más aún, que anhelan nuestros intereses vitales marítimos, en una dinámica de cooperación y competencias.

Considerando que el camino por recorrer desde los objetivos nacionales planteados por la Presidencia de la República, hasta el actuar de nuestras fuerzas armadas es muy extenso, la estrategia del poder naval o estrategia naval debe facilitar esta transición en la toma de decisiones y debe permitir el estricto cumplimiento de la misión constitucional y ejercicio de las atribuciones en apoyo a la política nacional, para lo cual su concepción debe permitir traducir las ideas políticas, en planes estratégicos eficaces, y fuerzas adecuadas desplegadas en diferentes escenarios marítimos, que eficazmente adiestradas ejecuten operaciones efectivas.



Grafica 4. Vinculación Misión-Medios.

La misión constitucional y las atribuciones establecen las funciones estratégicas del poder naval de México que mediante la concepción de una estrategia determina las operaciones necesarias para su cumplimiento y los medios adecuados para su ejecución.

Operaciones Navales

Generalidades

De forma similar a la estrategia naval que se concibe como mecanismo para convertir las funciones sustantivas (misión y atribuciones) de la Secretaría de Marina - Armada de México en objetivos claros, y cuya facultad indelegable es del Secretario de Marina, funcionario público del más alto nivel político (secretario

de Estado), también es necesario concebir una estrategia concurrente a nivel de los Mandos Navales que se encuentra en el ámbito operacional, a diferencia de la anterior que se encuentra en el nivel estratégico.

A la estrategia se le da el calificativo de operacional, que se encarga de la creación de las condiciones adecuadas para las batallas. La estrategia operacional representa la más alta conducción de las operaciones navales y el lenguaje que utiliza es heurístico. El comandante del teatro de operaciones es quien recurre a la heurística (arte de inventar), para diseñar su maniobra estratégica operacional (Pertusio, 2000).

En la armada de México un Mando Naval es el comandante del

teatro de operaciones, quien es de las más altas jerarquías, mismo que traduce el lenguaje del nivel estratégico naval, con el que tendrá un contacto cercano para aclarar la situación y también planea las operaciones para el nivel táctico, en lo que se refiere a los objetivos a alcanzar.

Este nivel de conducción surge debido a que los fenómenos de la industrialización y el nacionalismo como método de reclutamiento dificultan en mayor medida la consecución de los objetivos estratégicos de los Estados mediante la guerra. Primeramente, inicia en el ámbito terrestre para posteriormente arribar al naval y aéreo; así mismo en la actualidad existe la Estrategia Operacional Conjunta (Pertusio, 2000).

Desde su surgimiento este nivel de conducción ha recibido diferentes denominaciones tales como "Operaciones", "Estrategia

Menor", "Gran Táctica", "Estrategia Operacional", "Arte Operacional" y "Guerra Operacional". En la Armada de México se le reconoce como Estrategia Operacional o Nivel Operacional⁶.

Entonces la "Estrategia Operacional Naval" es aquel campo de estudio intermedio entre la estrategia naval y la táctica naval. La concepción de estrategia operacional es de la competencia de los Comandantes de las Fuerzas Navales y de los Mandos Navales de la Armada de México en sus jurisdicciones correspondientes. En este nivel se operacionalizan las ideas del nivel estratégico armonizando los factores militares y no militares involucrados para generar las operaciones navales que den respuesta a las demandas funcionales de la misión y atribuciones.

6 Estos conceptos fueron recibidos por el autor por parte del profesor Milan Vego en su conferencia "Operational Warfare" en el Colegio de Guerra Naval en junio del 2008.

Gráfica 5. Niveles de conducción del Arte Naval. Elaboración propia



En el esquema anterior se muestra la relación entre los diferentes niveles de la conducción de las operaciones navales, observándose como el nivel operacional enlaza a la estrategia naval con la táctica naval. La Armada de México como antes se mencionó, ha fusionado las fuerzas marítimas (Armada y guardia costera) en la búsqueda de optimizar recursos; es decir, opera con buques de guerra multipropósito ya

que cumple tareas de defensa marítima, mantenimiento del Estado de Derecho en la mar, prevención, protección, y control del medio ambiente marino, protección marítima y portuaria y de búsqueda y rescate.

Esto permite enfrentar los riesgos y amenazas actuales, sin la necesidad de cambios sustanciales en nuestras estructuras, ya que estas, tanto en su modalidad

administrativa como en la operativa están vigentes en cuanto a la tendencia internacional; sin embargo, la particularidad de los eventos que se están presentando en nuestro país hacen necesario proyectar esta coordinación a las fuerzas del ejército y de seguridad pública, con el fin de lograr operar con estrategias coordinadas, y coadyuvantes, siempre respetando la misión y atribuciones encomendadas en sus diferentes competencias.

El aspecto operacional permite un equilibrio de resultados efectivos en todas las vertientes operacionales, haciendo uso de los recursos del poder naval de manera óptima y focalizando los esfuerzos en puntos críticos determinados. Para esto se considerarán conceptos, doctrina y el modo de empleo de las fuerzas.

Considerando que el camino por recorrer desde los objetivos nacionales planteados por el Poder Ejecutivo, hasta el actuar de las fuerzas es muy extenso, los planes operacionales del poder naval deben facilitar esta transición en la toma de decisiones para lo cual su concepción debe permitir que podamos traducir las ideas políticas, en fuerzas adecuadas, desplegadas en diferentes escenarios marítimos, que adecuada-

mente adiestradas ejecuten acciones tácticas eficaces.

Operaciones navales de los buques de la Armada de México.

Anteriormente, se mencionó que la misión de la Armada de México, es el uso del poder naval para la defensa del Estado de una ofensiva militar de un país extranjero; así como, la coadyuvancia en la seguridad interior. No se contempla dentro de los objetivos nacionales la intervención militar de un Estado extranjero, por lo tanto, en un caso de guerra se estima que el escenario será en nuestro territorio y en nuestros mares. Eso no significa que no se pueda ampliar o proyectar nuestra presencia en aguas internacionales en ambos litorales con el fin de apoyar el comercio marítimo, la investigación oceanográfica; así como las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos.

Según Julian Corbett, el objeto de la "Guerra Naval" es el control de las comunicaciones, no como en la guerra terrestre la conquista del territorio (Corbett, 1911). Las grandes batallas navales decisivas siempre han tenido por objetivo final los intereses en continente, es decir territorio enemigo, y los casos históricos de

intervención extranjera con fuerzas navales enemigas en nuestro país no han sido la excepción. Esto no quiere decir que no existan teatros puramente marítimos, aunque por lo general siempre están relacionados con eventos en tierra (Hughes, 2001). Existen tres factores a considerar en un supuesto de guerra vía los mares (Pertusio, 2000).

- Las fuerzas navales enemigas.
- Las comunicaciones marítimas.
- El territorio.

Esto es, fuerzas enemigas con intenciones de controlar total o parcialmente nuestro territorio, transportados por fuerzas navales a través de vías de comunicación marítima. Estas fuerzas intentarán destruir nuestra fuerza naval (medios) con operaciones navales ofensivas para establecerse en nuestro territorio; así como controlar nuestros mares estableciendo vías de comunicación marítima para sus abastecimientos. Una Armada para cumplir con su misión puede realizar las siguientes operaciones navales (Pertusio, 1998):

- Operaciones independientes.
- Operaciones conjuntas.
- Operaciones combinadas.

Las operaciones independientes son las que realiza la Armada de México normalmente en tiempo de paz y están centradas en la vigilancia marítima de nuestro mar territorial y zona económica exclusiva con la finalidad de mantener la integridad del territorio nacional, de nuestros intereses marítimos, el Estado de Derecho en el mar y el control del tráfico marítimo para la seguridad de nuestras vías de comunicación marítimas. Estas son acciones navales permanentes que se conducen en ambos litorales de nuestro país.

Las operaciones conjuntas son las que realiza la Armada de México en coordinación con el Ejército y la Fuerza Aérea mexicanos. En el caso de la defensa del territorio de una amenaza extranjera, la Armada es la primera línea de defensa en caso de que dicho riesgo se aproxime vía marítima. Dado que normalmente siempre el objetivo estratégico del enemigo estará en continente, el ejército mexicano divide el espacio geográfico terrestre en diferentes teatros de operaciones.

De igual forma, la Armada de México ha dividido los espacios marítimos en diferentes teatros para contribuir en la defensa del Estado de manera eficaz. Dentro de las operaciones conjuntas que puede rea-

lizar la Armada con el Ejército Mexicano se encuentran las siguientes, de acuerdo con su Manual de Operaciones en Campaña:

- Transporte de tropas.
- Apoyo de fuego naval.
- Abastecer unidades del ejército vía marítima.
- Destruir, neutralizar o demorar a fuerzas navales enemigas.
- Mantenimiento del Estado de Derecho para la seguridad interior y apoyo a la población civil.
- Otras requeridas por las diferentes situaciones tácticas y estratégicas.

La armada puede realizar las siguientes operaciones conjuntas con la fuerza aérea nacional:

- Mantenimiento del estado de derecho para la seguridad interior y apoyo a la población civil.
- Apoyo de la aviación contra fuerzas aeronavales enemigas.
- Abastecer vía marítima a bases aéreas.
- Otras requeridas por

diferentes situaciones tácticas y estratégicas.

La jurisdicción del Ejército Mexicano es la totalidad del territorio nacional limitado por las fronteras y los litorales. A diferencia de esto la Armada puede ejecutar operaciones no solamente en el mar territorial y zona económica exclusiva, sino también en aguas internacionales legisladas según el derecho internacional marítimo, dándole a México la capacidad de tener presencia más allá de nuestros mares.

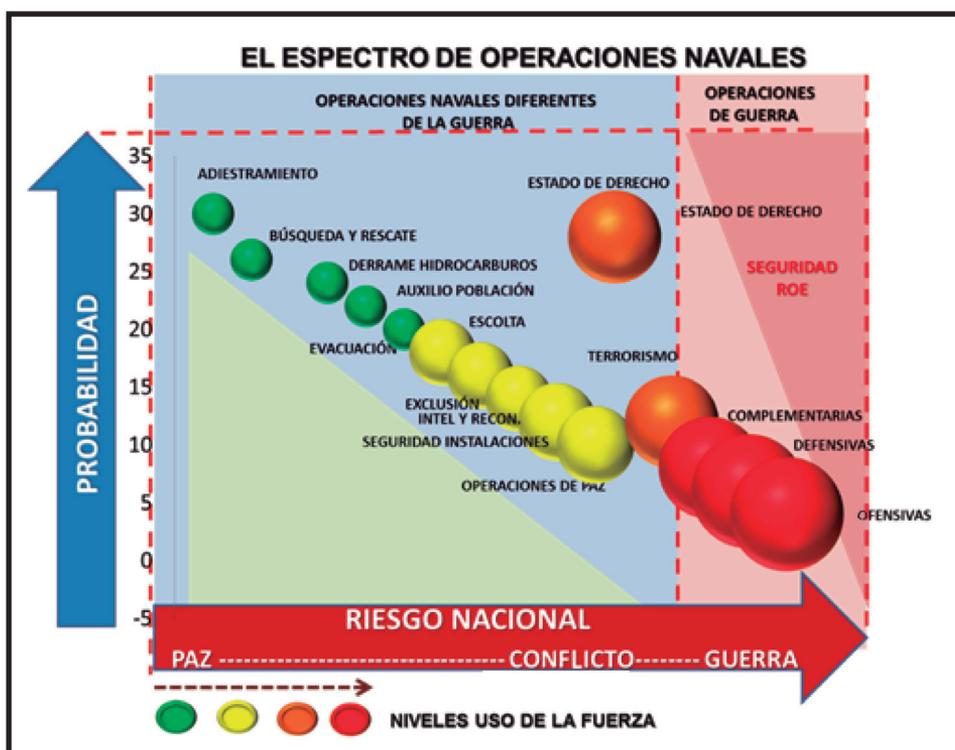
Las Operaciones Combinadas son las que realiza nuestra Institución con Fuerzas Armadas de otros países. Algunas de estas operaciones, también son llamadas operaciones multinacionales. Estas últimas operaciones se realizan actualmente con la finalidad de mantener a las tripulaciones de las unidades operativas adiestradas para conformar una fuerza multinacional con un mando unificado capaz de afrontar asuntos de defensa hemisférica u otros intereses marítimos comunes.

La Armada de México ejecuta las siguientes operaciones:

- *Operaciones de guerra*
- *Operaciones de guerra naval*

- Operaciones de guerra terrestre
- Operaciones de guerra aeronaval
- Operaciones anfibias
- Operaciones especiales
- Operaciones distintas a las de guerra
- Operaciones contra la delincuencia organizada y el terrorismo
- Operaciones de seguridad a instalaciones estratégicas
- Operaciones para la salvaguarda de la vida humana en la mar
- Operaciones de apoyo a la población civil en casos y zonas de desastres
- Operaciones de ayuda humanitaria
- Operaciones de apoyo a otras dependencias

Un espectro del conflicto graficado, facilita la asignación de misiones, medios y reglas de actuación a nuestras Fuerzas Navales en el desarrollo de las operaciones navales; así mismo, se puede inferir la estrategia operacional real que se tiene y de esta forma estar en la capacidad de evaluar y controlar las acciones navales. Con base en lo anterior, se podría considerar el siguiente espectro hipotético de operaciones.



Buques de la Armada de México (principales medios navales)

Generalidades

Como anteriormente se mencionó, toda Armada tiene la misión de asegurar que en el mar se tenga libre comunicación para el abastecimiento vía marítima de diferentes bienes y servicios que requiera la nación o el ejército de tierra. También asegurar que estas vías de comunicación marítima no sean bloqueadas o utilizadas por el enemigo ya sea para obstaculizar nuestra logística o para apoyar y sostener a sus fuerzas. Cada Armada de acuerdo con su situación estratégica, operacional y táctica particular concebirá sus buques para desarrollar sus operaciones y cumplir con sus funciones.

Los buques tipo con que cuentan las Armadas son mundialmente conocidos y se describirán como parte del poder naval que las integran.

Portaviones

Los Portaviones son los navíos de guerra más importantes de la actualidad ya que tienen la capacidad de transportar aviones por los mares con el fin de

proyectar su poder aéreo a objetivos de ultramar. A pesar de contar con tanto poder ofensivo es vulnerable a ataques aéreos y submarinos, por lo cual siempre que surcan los océanos deben contar con una fuerza naval que le dé protección (Bank, 1991).

La Armada de México no cuenta con este tipo de buque, sin embargo, es importante conocer sus capacidades y vulnerabilidades por si eventualmente se sufre un ataque con alguno de ellos.

El portaviones reemplazó a los poderosos acorazados blindados de grandes y pesadas torretas como el medio principal de una Armada a principios del siglo XX, dando un cambio sustancial en las tácticas navales e iniciando la época aeronaval como fuerza ofensiva.

Este navío representa el poder naval con que cuenta un Estado. Es obvio que los países que lo poseen, tienen una gran capacidad económica ya que estas unidades demandan de mucho presupuesto, no solo para su adquisición sino también para su mantenimiento. Existen diferentes clases y tipos de portaviones en el mundo; van desde algunas 16,000 toneladas de desplazamiento, pasando por las 35,000 y

llegando hasta los grandes portaviones norteamericanos de 90,000 toneladas (Bank, 1991). Transportan según su tamaño entre 15 y hasta más de 100 aviones de diferentes tipos, tales como de ataque, bombarderos, de guerra electrónica, etcétera.

Los Estados Unidos de América ha sido el país que más aportaciones ha hecho para la evolución de estas naves, desde cambios de diseño en cubiertas rectas y de ángulo, mejoramiento en los sistemas de propulsión y de defensa. La propulsión nuclear les solucionó el problema de energía para aumentar el régimen de lanzamientos de aviones durante el combate. Sin embargo, los costos de adquisición y mantenimiento se elevaron a la par, siendo este país actualmente el único que puede sostener dicho presupuesto (Bank, 1991).

Algunos países como España e Inglaterra cuentan con aviones Harries que tienen la capacidad de despegar verticalmente. Con este tipo de aeronave el portaviones puede ser de menor desplazamiento. También pueden despegar en carrera corta con la rampa que tienen en proa. De este tipo son el Príncipe de Asturias de España, y el Invencible de Gran Bretaña. Estados Unidos de

América tiene el control de los océanos a través de sus grupos de batalla de portaviones, por lo que resulta difícil actualmente que se dé un combate naval como los que acontecieron en la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, los portaviones siguen realizando funciones importantes en los conflictos armados.

Además, pueden usar su armamento para proyectarlo a tierra, así como para enfrentar eventuales ataques navales en aguas costeras (Argentino, 2004). Con todo esto se aprecia que el portaviones continuará siendo la unidad de superficie más importante para las Armadas. Los portaviones norteamericanos poseen aeronaves con gran capacidad ofensiva y de guerra electrónica, además cuentan con adecuados sistemas de armas y sensores para su protección.

Cruceros

Para todas las Armadas del mundo, los cruceros son los buques de mayor porte con que ellas cuentan, ya que tienen un desplazamiento de hasta 9,500 toneladas como los de la clase "Ticonderoga" de la Marina de los Estados Unidos de América. Hoy en día la tarea de estas naves es proteger a los grupos de bata-

lla de portaviones en contra de amenazas submarinas, aéreas y de superficie. Por tal razón cuentan con sistemas de armas antisubmarinos, antiaéreos y antisuperficie (Bank, 1991).

Buques como el Ticonderoga fueron desarrollados contra tácticas soviéticas de ataques de misiles del crucero clase Kirov de 25,000 toneladas con gran cantidad de lanzadores de este armamento (Bank, 1991). Los cruceros son de mayor desplazamiento que los destructores, por lo que tienen más armamento y autonomía para recorrer mayores distancias; sin embargo, el destructor después de la segunda guerra mundial desarrolló una gran cantidad de misiones de diferentes tipos, dado que fue ganando en desplazamiento, armamento y con el helicóptero embarcado sustituyó en muchas Marinas, al crucero (Pertusio, 1998).

Destructores

En cuanto a esta clase de buques se tiene que en algunas Armadas se le denomina destructor al mismo buque que en otras se les denomina fragatas. Esto hace que cause confusión en la clasificación de estos dos tipos de buques. Algunas Armadas como la de los Estados Unidos y otras euro-

peas les denomina fragatas a buques de desplazamiento suficiente para ser destructores; además de estar muy bien armados, tal vez es por cuestiones de la opinión pública en cuanto lo que el nombre "destructor" representa.

La enciclopedia general del mar define al destructor como buque destructor de torpederos. Los torpederos eran buques pequeños cuya misión era destruir los buques capitales que existían alrededor de 1870, los cuales eran los acorazados y cruceros. La Marina inglesa le llamaba destructor de torpederos y posteriormente derivó en únicamente "destructor" por mayor simplicidad en el término.

Durante la Primera Guerra Mundial su misión emigro a ser un buque escolta de convoyes y buque antisubmarino. Para las guerras mundiales esta clase de unidades -debido a su adecuado costo y capacidad para enfrentar amenazas de la época; tal como ataques de submarinos, y aunado a la desaparición de la lancha torpedera en altamar-, adquirió importancia para las Armadas de todas las potencias (Bank, 1991).

Entonces el destructor era idóneo para la guerra antisubmarina teniendo que equiparse con armamento acorde a esta táctica.

tica. En la actualidad cada armada de acuerdo con sus costumbres o estrategias le llama destructor o fragata a este tipo de buque. Normalmente estos se distinguen por su porte y armamento que poseen. Entonces cuando se hable de destructores en cuanto a capacidades y limitaciones se puede considerar también para las fragatas, más aún con la constante evolución de los sensores, sistemas de armas y de propulsión.

Fragatas

Para la Segunda Guerra Mundial hacen su aparición el buque de guerra tipo fragata, debido a que el destructor aumentó su función antisubmarina, pero ya como buques más pequeños tales como, fragatas y corbetas (Bank, 1991). En la actualidad en la Marina de los Estados Unidos de América todas las fragatas son concebidas como escoltas para la guerra antisubmarina, tal como la Oliver Hazard Perry que también tiene armamento anti-aéreo limitado (Bank, 1991).

El cambio fue debido al menor presupuesto que se requería para construir y mantener este tipo de unidad; sin embargo, no se conseguía el mismo nivel de disuasión contra las amenazas

antisubmarinas, que lo logrado por el destructor (Pertusio, 1998). Los buques de esta clase son una buena opción para la Armada de México como unidad multipropósito que nos permita entrenarnos en el tipo de unidades y además participar eficiente y eficazmente en operaciones de mantenimiento de la paz, si es requerido en el futuro.

Corbetas

En 1940 entró en servicio en Estados Unidos de América la primera serie de corbetas destinadas a tareas de escolta. Se trataba de buques de una sola hélice, de 60 metros de eslora y 925 toneladas de desplazamiento. Estaban dotadas de cañones de pequeño calibre, sistemas de lanzamiento de cargas de profundidad y de ASDIC (Allied Submarine Detection Investigation Committee), predecesor del SONAR (Sound Navigation And Ranging) (Bank, 1991).

Al término de la Segunda Guerra Mundial salieron de servicio debido a que no cumplieron con las expectativas para las cuales fueron diseñadas; aunado a esto que la fragata cumplía mejor estas mismas funciones a un costo aceptable. La corbeta vuelve a surgir cuando la fragata crece en porte, armamento y princi-

palmente costos, con lo que se requería un nuevo buque que reemplazará sus funciones a un bajo costo (Bank, 1991).

Surgen como lanchas con capacidad de ataques efectivos que, aunque no pueden hacer una gran defensa, sí representan una amenaza para buques que incursionan en aguas enemigas. Esta clase de buques de pequeño porte, rápidos y armados con misiles son una buena opción para el diseño de nuestra Armada cuando se pretende defenderse (a bajo costo) de armadas con mayor poder ofensivo; así mismo, tienen capacidad de realizar ataques sorpresivos a unidades de mayor porte (Bank, 1991).

Buques de la Armada de México

El Reglamento del Servicio Interior de los Buques de la Armada de México clasifica los buques de guerra por tipo y clase, donde el tipo es una agrupación amplia de buques, concebidos para cumplir misiones y empleo operacional similar y dentro de un mismo tipo; se agrupan en diferentes clases donde cada una de ellas conjunta buques de un mismo diseño para cumplir las mismas misiones (Marina, 2003).

Dicha normativa clasifica los buques de la Armada de México en los siguientes tipos: buques de guerra (destruidores, fragatas, corbetas, anfibios y de minas); buques patrulla (patrulla oceánica, patrulla costera, patrulla interceptora y patrulla ribereña); buques auxiliares (aprovisionamiento, tanque, multipropósito, hospital, remolcador, transporte, taller, draga y dique); buques escuela, y de investigación.

Tipo Destructor

Están integrados en flotillas en ambos litorales, forman parte de las Fuerzas Navales del Golfo y del Pacífico. Su misión principal es realizar operaciones de defensa marítima en ambos litorales en forma permanente y sus tripulaciones se mantienen en constante adiestramiento. Dentro de este tipo de buques se encontraban la clase "Allende" y "Bravo" adquiridos a la Armada de los Estados Unidos de América cuya capacidad era la de realizar operaciones navales independientes, conjuntas y combinadas en mar territorial, zona económica exclusiva y aguas internacionales.

Pueden ser utilizados dentro de la Táctica de Superficie en su modalidad antiaérea, antisuperficie

y antisubmarina. Se encuentran equipados con sistemas para realizar las funciones tácticas de exploración, contraexploración, ofensiva, defensa, maniobra e interactuar en un sistema de comando y control. Su uso táctico es como alerta temprana, fuerza de ataque principal contra amenazas aéreas, de superficie, submarinas y fuego naval de apoyo a la infantería de marina o fuerzas del Ejército Mexicano.

Tipo anfibio

La misión principal de este tipo de buque es la de transportar vehículos anfibios, tropas de infantería de marina o tropas terrestres del Ejército Mexicano de un punto a otro ya sea para desembarcar en costas hostiles o para apoyo a la población civil nacional e internacional en ayuda humanitaria, así como en zonas y casos de desastres naturales. Además tienen la capacidad para abastecer en la mar a otros buques, y con helicópteros embarcados le da flexibilidad para realizar diversas operaciones. Dentro de este tipo se encuentra la clase "Papaloapan".

Tipo Patrulla Oceánica

El proyecto de buques patrulla oceánica nació en el presente

siglo, de la necesidad de replantear la definición de las características básicas de las unidades de superficie que requiere la Secretaría de Marina - Armada de México, para ejercer los derechos del Estado mexicano en la zona económica exclusiva. Su misión es desarrollar operaciones de vigilancia, para garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas, actuando por sí o conformando el trinomio buque-helicóptero-interceptora . Pueden realizar operaciones navales independientes, conjuntas y combinadas en aguas costeras, de zona económica exclusiva e internacionales, contra amenazas de superficie y aéreas.

Ejecutan las funciones tácticas de exploración, maniobra, ofensiva y operan con sistemas de comando y control. Su empleo táctico más significativo es en la modalidad de trinomio buque-helicóptero-patrulla interceptora, que le proporciona mucha flexibilidad para el desarrollo de diferentes operaciones navales.

Tipo Patrulla Interceptora

Son lanchas rápidas con gran capacidad de respuesta y cuya misión principal es la intercepción de embarcaciones de pequeño

porte que realizan actividades ilícitas en el mar. Normalmente interoperan con buques de mayor desplazamiento debido a su limitación en autonomía. Tienen capacidad ofensiva suficiente para ejecutar acciones contra la delincuencia organizada en el mar. Además, pueden transportar fuerzas especiales o personal de infantería de marina y desembarcarlas en la costa debido a su capacidad de varado; además de poder ejecutar otras operaciones anfibia con buzos tácticos.

La función táctica que distingue a este tipo de embarcación es su maniobrabilidad, ya que realiza diversas maniobras tácticas para la intercepción de diferentes blancos. Puede apoyar a otros buques para transportar tropas, dándole mayor movilidad a las operaciones navales. Son de gran utilidad para los diferentes Mandos Navales al brindarles a éstos, una unidad táctica multipropósito con alto grado de disponibilidad y confiabilidad.

Tipo Patrulla Costera

Este tipo de unidades de superficie poseen un alto grado de flexibilidad, movilidad y maniobrabilidad. Ejecutan operaciones navales de vigilancia y pro-

tección de intereses marítimos estratégicos, principalmente en el mar territorial y también en la zona económica exclusiva, respondiendo inmediatamente ante amenazas que ponen en riesgo el Estado de Derecho en el mar. Puede realizar operaciones navales independientes, conjuntas y combinadas operando en forma aislada o en unidades tácticas mayores. Realiza las funciones tácticas indispensables para la vigilancia naval de forma efectiva y completa, tales como exploración, contraexploración, C2 y maniobra.

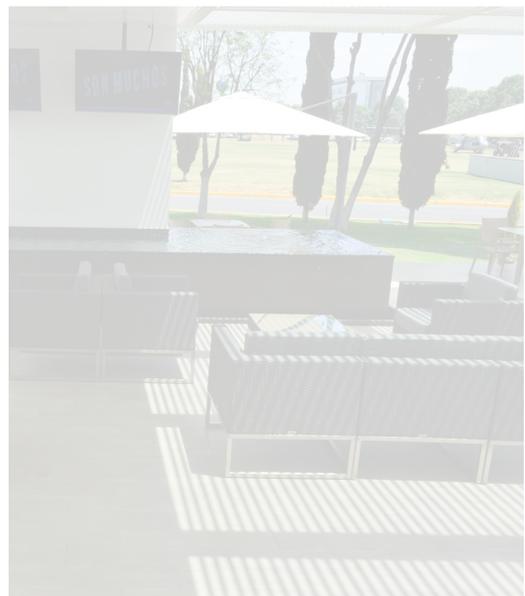
Conclusiones

Después de abordar la importancia del concepto y los principales aspectos del poder naval en México se tienen las siguientes conclusiones:

- El concepto del poder naval es poco conocido y se determinó que es el menos popular en la mente colectiva de los mexicanos en relación con los otros ámbitos del poder.
- Existe un amplio marco teórico sobre el poder naval y se aprecia que los diferentes autores coinciden en su forma de presentar los temas relacionados con este tópico; es decir todas las obras

aquí investigadas donde se escribe específicamente sobre el poder naval; contienen los mismos enfoques y estos son el concepto y los aspectos fundamentales (funciones, operaciones y medios)

- En el caso del poder naval mexicano se observa que esta en concordancia con estos aspectos fundamentales, toda vez que posee legalmente funciones y atribuciones, incluso a nivel constitucional, desarrolla operaciones mediante el mecanismo de una estrategia naval concebida y planeada para los diferentes medios navales.
- El fundamento legal del poder naval se encuentra en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y Ley Orgánica de la Armada de México.
- La Armada de México emplea el poder naval de la Federación y sus funciones estratégicas son: la defensa, coadyuvancia en la seguridad interior, funciones de vigilancia, diplomáticas y de autoridad marítima nacional.
- El poder naval de México puede desarrollar operaciones independientes, conjuntas y combinadas.
- El diseño de un espectro de operaciones navales permite la asignación de misiones, medios y reglas de actuación para las fuerzas navales.
- Los buques genéricos que universalmente integran el poder naval de los Estados son: portaviones, cruceros, destructores, fragatas y corbetas.
- El poder naval en México está integrado por buques anfibios, fragatas, patrullas oceánicas, costeras e interceptoras, buques de investigación y buque escuela, lo que le da la versatilidad a la Armada para cubrir un amplio abanico de operaciones.



Bibliografía

Aguirre, H. J. (1999). *Estrategia Naval* (Segunda ed.). Academia de Guerra Naval de Chile.

Alonso, D. F. (1998). *Estrategia Teoría y Práctica* (Primera ed.). Buenos Aires, Argentina: Instituto de publicaciones navales.

Argentino, C. M. (2004). *La Primera Guerra del Siglo XXI Irak 2003, Nivel Estratégico Operacional* (Vol. Tomo II). Buenos Aires.

Bank, I.-a. D. (1991). *The Complete Book of US Naval Power*. EEUU.

Corbett, J. (1911). *Algunos Principios de la Estrategia Marítima*. Naval Institute Press.

CPEUM. (2019 ult. ref.). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Ciudad de México. Recuperado el junio de 2019, de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_060619.pdf

Handel, M. I. (1997). *Sun Tzu y Clausewitz: El arte de la guerra y de la guerra comparados* (Primera ed.). Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval de la República de Argentina.

Hughes, W. (2001). *Tácticas de Flota y del Combate Costero* (Segunda ed.). Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.

LOAM. (2017 ult. ref.). *Ley Orgánica de la Armada de México*. Ciudad de México. Recuperado el junio de 2019, de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249_190517.pdf

LOAPF. (agosto de 2014 ult. ref.). *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*. Obtenido de <file:///C:/Users/USUARIO/AppData/Local/Temp/leyorganica.pdf>

Marina, S. d. (2003). *Reglamento del Servicio Interior de los Buques de la Armada*. cdmx.

Milia, F. A. (1965). *Estrategia y Poder Militar* (primera edición ed.). Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.

Pertusio, R. L. (1998). Una Marina de Guerra ¿Para hacer que? (Tercera Edición ed.). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Pertusio, R. L. (2000). Estrategia Operacional (Segunda Edición ed.). Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.

Simpson, B. M. (1986). Guerra, Estrategia y Poder Marítimo. (E. Herms, Trad.) Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Planteamientos para el desarrollo de la Estrategia Marítima 2020-2040

“La necesidad de una Marina de guerra nace del sólo hecho de existir una flota mercante...y...la Marina mercante necesita puertos seguros donde resguardarse, requiriendo la protección de nación en algunas partes de su derrota, tanto en tiempo de paz como en caso de guerra”.
(Alfred T. Mahan)

Resumen

El presente trabajo, establece la necesidad de visualizar el desarrollo de México con un enfoque marítimo, considerando su posición geográfica y su calidad bioceánica. La extensión de litorales y el área marítima nacional representan los activos más importantes que pueden ser aprovechados para generar desarrollo social y económico, que permita establecer una política nacional de desarrollo marítimo de forma sustentable y sostenible.

El resultado de este documento, es generar una conciencia marítima que complemente la tradicional perspectiva de implementar políticas de desarrollo continentales o actividades productivas en tierra firme, para volver la mirada al mar, en el cual, pueden llevarse a cabo estrategias como: el fortalecimiento de la flota pesquera, la explotación de nuestros recursos

naturales marítimos de forma sustentable, el cuidado y equilibrio del medioambiente marino de manera sostenible, fomento al turismo marítimo, desarrollar el cabotaje, así como otras actividades de investigación oceanográfica y de construcción naval, que de una forma directa o indirecta detonen el desarrollo económico y fortalezcan las políticas para el desarrollo nacional.

Palabras Clave

Política, Poder Marítimo, Conciencia, Estrategia, Pensamiento Estratégico y Liderazgo.

Abstract

In this work it is established that the need to visualize the development of Mexico with a maritime focus, considering its geographical position and its bioceanic quality. The extension of coastlines and the national maritime

area represent the most important assets that can be used to generate social and economic development, which allows the establishment of a national maritime development policy in a sustainable and sustainable manner.

The result of this document is to generate a maritime awareness that complements the traditional perspective of implementing continental development policies or productive activities on the mainland, to look back to the sea, in which activities such as: the fishing fleet, the exploitation of our maritime natural resources in a sustainable manner, the care and balance of the marine environment in a sustainable manner, promotion of maritime tourism, development of cabotage, as well as other oceanographic research and shipbuilding activities, directly or indirectly detonate economic development and strengthen policies for national development.

Keywords

Politics, Maritime Power, Awareness, Strategy, Strategic Thinking and Leadership.

Currículum

El autor es Ingeniero en Ciencias Navales, egresado de la Heroica Escuela Naval Militar; Especialista en Artillería y Tiro Naval por la Escuela de Especialidades Antonio de Escaño de la Real Armada Española; cuenta con el Diplomado en Seguridad e Inteligencia Estratégica por parte de la Universidad Anáhuac, así como con el curso de Derecho Marítimo Internacional por parte de la SEMAR; ha efectuado los cursos de Desarrollo de Políticas Cibernéticas y Estrategias y Políticas de Defensa ambos cursados en el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa *William J. Perry*, así como el curso de Liderazgo Estratégico de la Academia de Defensa del Reino Unido impartido por la *Cranfield University*. Es también Maestro en Administración Naval por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) en la Ciudad de México. Se ha desempeñado en distintos cargos en la Armada de México entre ellos como Comandante de unidades de superficie, Subjefe de Instalaciones, Abastecimientos y Transportes de la Sección Cuarta del Estado mayor General, Docente en el Sistema Educativo Naval, Académico del CESNAV en la especialidad de Sistemas de Armas, Jefe de

Investigación Estratégica del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México y actualmente es el Director de Armas Navales de la Dirección General Adjunta de Armamento.

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 2 de septiembre de 2019.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor. Aprobado el 28 de febrero de 2020.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Domicilio laboral

Secretaría de Marina, Avenida Heroica Escuela Naval Militar no, 861 Col. Los Cipreses, Coyoacán, C.P. 04830, Ciudad de México.
jje.ininvestam@gmail.com

Introducción

Hablar de un planteamiento implica reconocer la presencia de un problema y precisar una propuesta de solución para el mismo. Sin embargo, establecer un planteamiento estratégico involucra construir proyecciones de mediano y largo plazo, con acciones concretas para implementar soluciones o alcanzar los objetivos estratégicos de: una empresa u organización, una política o un gobierno.

La palabra planteamiento se define como “acción y efecto de plantear” (RAE, 2018), la referencia que hace el verbo plantear en su tercera y cuarta acepción lo definen como “enfocar la solución de un problema, lléguese o no a obtenerla [o] establecer o poner en ejecución un sistema, una institución una reforma, etc.” (RAE, 2018).

Por otro lado, la estrategia se deriva del latín *Strategia*, definida como el arte del general y ésta a su vez de *stratēgós* que significa general, que por definición en su primera acepción es “el arte de dirigir las operaciones militares” (RAE, 2018). Sin embargo, en su tercera acepción se define como el “conjunto de reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento” (RAE, 2018).

La planeación estratégica puede considerarse como la metodología a seguir para materializar la propia estrategia, efectuando un análisis que considere los factores importantes: los externos y los internos. Con estos factores se determinan las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades, a fin de instaurar alternativas que permitan alcanzar los objetivos estratégicos planteados desde el punto de vista gubernamental o desde el ámbito empresarial.

Aunado a lo anterior está el concepto marítimo, que se define como un adjetivo derivado del latín *maritimus* y que significa “Perteneiente o relativo al mar” (RAE, 2018). Por lo que al emplear este término se considera el hacer referencia a cualquier actividad, trabajo o empleo que se efectúa o realiza en el mar.

Contextualizando los términos anteriores, se considera para el presente trabajo, que el planteamiento consiste en la acción de diseñar una propuesta de desarrollo nacional con una nueva perspectiva, que permita crear ideas para construir una estrategia marítima y así apoyar a establecer un desarrollo integral, sustentable y sostenible del Estado mexicano. En ese orden de ideas, dicho planteamiento en el desarrollo de

una Estrategia Marítima Nacional 2020-2040, debe de forjar un conjunto de acciones para materializar los fines y objetivos establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), principalmente en los ámbitos social, cultural, económico, político y militar.

A sabiendas que la CPEUM, es el resultado de la visión e ideales erigidos por los pensadores estratégicos de la Revolución Mexicana, los cuales inquirieron y evaluaron la solución a la problemática nacional que dio origen de este conflicto, analizando un proyecto de nación desde su dimensión política y social, para “construir una norma a la vez duradera y flexible, capaz de resolver los problemas de los mexicanos” (Galeana, 2016).

Desde la perspectiva del escritor Daniel Moreno (1969) en su libro «Estudio preliminar a la obra *Contrato Social* de J. J. Rousseau», “toda transformación social es el resultado de un largo proceso de ideas y de acumulación de hechos, que en circunstancias apropiadas producen un estallido o un cataclismo”, que de aplicarse para una transformación social de México, cumpliría con estas precisiones; sin embargo, no se ha logrado consolidar ese

largo proceso de generación de ideas, hechos y circunstancias; debido a que las grandes problemáticas nacionales son reinventadas con políticas de gobierno sexenales dando certeza al siguiente comentario de Daniel Moreno (1969), "La nueva clase social, que asciende lentamente al poder... elabora su propia escala de valores".

Con fundamento en el comentario de Moreno (1969), México necesita con premura establecer políticas de Estado con una orientación prospectiva de largo plazo, en sustitución de las políticas de gobierno, con una tendencia cortoplacista a seis años con proyectos de nación disímiles. "La Constitución debe servir para sumar voluntades" (Galeana, pág. 29), y estas voluntades sirven para establecer el Estado de Derecho, el cual, expresado en palabras del Dr. Emilio Vizarratea " (2016), "implica el imperio de la ley, de la norma, en el caso mexicano, de lo que la constitución política establece y de las leyes que emanan de ella".

Las políticas de Estado, deben definir las principales estrategias de un país, por ejemplo, una Estrategia Marítima Nacional, para establecer un proyecto de nación en el que confluyen, de co-

mún acuerdo, el consenso de las ideas y los intereses de todas las corrientes políticas para asegurar una visión prospectiva, así como, la continuidad de estrategias de largo plazo para materializar la visión, aún a pesar de que existan cambios de gobierno con distintos tipos de partidos políticos que detenten el poder del Estado.

Como se ha visto, la Constitución Política instaura los cimientos del estatuto jurídico mexicano, en donde se definen, entre otras normas, las que vinculan la planeación estratégica para el desarrollo social y económico sustentada en los artículos 25 y 26, de los cuales, en 1983 emana la Ley de Planeación, siendo el artículo 25 el que delimita la rectoría del desarrollo nacional al Estado mexicano para planear, conducir, coordinar y orientar toda la actividad económica del país. Además, el artículo 26 implanta un sistema de planeación democrático formal, para promover el desarrollo nacional de manera sólida, dinámica, permanente, equitativo y competitivo, así como define la existencia de un Plan Nacional de Desarrollo.

La misma Ley de Planeación en su artículo segundo, enuncia que el proceso de planeación del Estado mexicano debe establecer un "desarrollo equitativo,

incluyente, integral, sustentable y sostenible del país... y deberá tender a la consecución de los fines y objetivos políticos, sociales, culturales, ambientales y económicos contenidos en la Constitución" (DOF, 1983).

Es decir, los fines y objetivos definidos en la planeación nacional deben tener en consideración las actividades dirigidas a la protección al medioambiente, el aprovechamiento racional de recursos naturales, al ordenamiento de asentamientos humanos y al desarrollo urbano. Es por esto que en el Plan Nacional de Desarrollo se plasman objetivos, estrategias, líneas de acción y prioridades para poder determinar factibilidades, asignación de recursos, tiempos de realización y otras acciones encaminadas a la transformación del país.

El planteamiento de una Estrategia Marítima Nacional para el tiempo espacial de 2020-2040, deberá apoyar en la transformación del país, por lo que tiene que considerar un alcance multisectorial, debido a que se incluyen actividades laborales, productivas y económicas tan diversas que necesariamente tendrán que involucrar a distintas dependen-

cias y entidades de la Administración Pública Federal como la Secretaría de Marina (MARINA), Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHP), Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Secretaría de Energía (SENER), Secretaría de Economía (SE), Secretaría de Turismo (SECTUR), Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (AGRICULTURA), Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (DESARROLLO TERRITORIAL), entre otras.

Es importante mencionar que por la situación geográfica de México se define como un país bioceánico, con acceso a los océanos Pacífico y Atlántico; lo cual le otorga una amplia iniciativa para definir los intereses marítimos nacionales encaminados a desarrollar y explotar los siguientes recursos:

- Explotación de los recursos naturales marítimos renovables y no renovables.
- Explotación de recursos energéticos como el gas y el petróleo.
- Conformar rutas de comercio marítimo con los cinco continentes.
- Desarrollo de turismo y actividades náuticas tanto deportivas como recreativas.

- Fomento de actividades pesqueras: comercial, de fomento, didáctica y de consumo doméstico.
- Desarrollo de infraestructura portuaria tanto de altura como de cabotaje, cuyas instalaciones permitan desarrollar actividades comerciales, industriales, pesqueras y turísticas.
- Establecer el control y dominio de los espacios marítimos.

En ese orden de ideas, la política nacional de mares y costas de México (CIMARES), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de noviembre del 2018, es una excelente referencia y un gran avance para implementar una Estrategia Marítima Nacional, estableciendo los mecanismos de comunicación y coordinación intersecretarial, que promueven el aprovechamiento, conservación, así como la gestión de los recursos marítimos que permita desarrollar una conciencia marítima nacional.

Desarrollo

Importancia del espacio y dominio marítimo.

El espacio marítimo de México está delimitado con base al régimen jurídico internacional establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), conocida

como la Constitución de los Océanos, misma que fue formalmente establecida el 10 de diciembre de 1982 y ratificada por el Senado de la República dando lugar a una nueva ley reglamentaria denominada Ley Federal del Mar, creada el 8 de enero de 1986, donde se definen las zonas marítimas mexicanas (ZMM) que incluyen entre otros, los términos de mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva (ZEE).

De acuerdo al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la superficie terrestre de México está integrada por 1,959,248 de Km² continentales y 5,127 Km² insulares, para un total de 1,964,375 Km². Por otro lado, el entorno marítimo está conformado por una extensión litoral continental de 11,122 km sin considerar los litorales insulares, "de los cuáles 7,828 km pertenecen al Océano Pacífico y 3,294 km al Golfo de México y Mar Caribe" (DOF, 2018).

Así, la superficie marítima total de las ZMM equivale a 3,149,920 Km² y de esta extensión 231, 813 Km² corresponden al mar territorial y 2,918,107 Km² pertenecen a la ZEE. (BioMexicana, 2019)

Fig. 1: Extensiones superficiales terrestres y marítimas de México

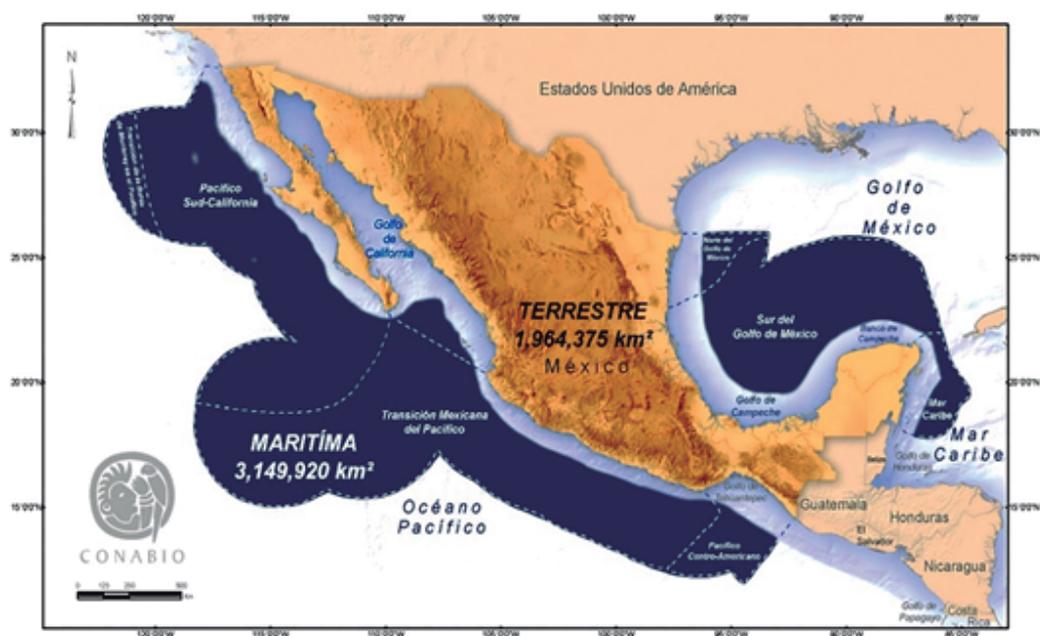


Imagen editada por el ININVESTAM

Considerando las dimensiones del entorno marítimo de México, se pueden efectuar proyecciones para el desarrollo social y económico, en este sentido, mediante el aprovechamiento de los recursos naturales renovables y no renovables, que existen en los océanos, litorales y zonas costeras, para fomentar actividades económicas primarias, secundarias y terciarias generadoras de fuentes de trabajo como la pesca, acuicultura, el comercio marítimo, el turismo, la conservación del medio ambiente.

La magnitud de las actividades económicas dependerá de diversos factores de gran influencia como el comercio, fuentes de empleo, incentivos gubernamentales, etc., siendo de extrema relevancia desarrollar los tres niveles de actividades económicas para acrecentar el progreso económico, ello debe verse reflejado en un aumento de bienes y servicios en beneficio de la sociedad mexicana. Por lo anterior, es necesario que el gobierno federal, impulse programas sociales que puedan coordinarse y desarrollarse en forma conjunta con los sectores social y el priva-

do, como lo establece el artículo 25 constitucional (DOF, 1917), para así generar un mayor grado de desarrollo nacional que permee en todos los niveles y estratos sociales.

Los programas sociales coordinados con las actividades económicas con orientación marítima, formarían una relación armónica que permita el flujo de un mayor intercambio comercial, mayor generación de empleo, contribución a la autosuficiencia alimentaria, así como el aprovechamiento de los recursos vitales como gas, petróleo y nódulos polimetálicos; a lo anterior se debe considerar que una extensión de 3,149,920 Km² de superficie marítima abre una ventana de vulnerabilidad, en donde los recursos pueden ser explotados por otras naciones, delincuencia organizada o amenazas híbridas, por lo que es necesario un adecuado marco jurídico y desarrollar un Poder Naval con capacidades para efectuar la disuasión o suprimir estas posibles amenazas.

Por lo anterior, se requieren políticas y regulaciones nacionales e internacionales que se dirijan a establecer alianzas regionales y globales sólidas para abordar áreas de interés común; también

se necesita lograr el equilibrio adecuado para facilitar el movimiento del comercio marítimo legítimo, así como vigilar todas las actividades que se realicen en nuestras ZMM para estar en posibilidad de detectar y contener oportunamente las actividades delictivas, amenazantes u hostiles que afecten al Estado mexicano y a su seguridad nacional. Establecer un dominio marítimo es un problema complejo, debido a que se tienen que utilizar todos los instrumentos del Estado como los recursos diplomáticos, sociales, político-legales, tecnológicos y militares, siendo indispensable impulsar la cooperación internacional, la seguridad regional y desarrollar las capacidades tecnológicas propias que permitan aplicar el Estado de Derecho nacional y el Derecho Internacional cuando sea necesario. Por lo anterior, es importante efectuar un análisis de la situación actual para evaluar y anticipar cuidadosamente los riesgos o amenazas que atenten contra los intereses nacionales.

La estrategia marítima puede ser considerada como una forma de orientar el conocimiento, experiencia e intuición para instaurar una perspectiva con una visión a 20 años de alcance, que permita incrementar gradualmente

el control del entorno marítimo y, a la vez, ejercer un dominio marítimo comercial y económico, complementado con un poder naval capaz de garantizar los intereses del Estado, fortaleciendo tanto el desarrollo nacional, como el mantenimiento el Estado de Derecho, así como garantizar la seguridad nacional, todo ello, con el fin de cristalizar el proyecto de nación.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés) tiene como propósito apoyar a los países miembros para lograr incorporarse a la economía mundial y generar desarrollo, así como ayudar a combatir la pobreza de sus habitantes. Lo anterior, se efectúa fomentando el comercio internacional, la inversión, el desarrollo tecnológico, así como el aprovechamiento de los recursos financieros; alineando sus programas a los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS) de las Naciones Unidas (ONU).

La ONU establece perfiles generales y marítimos de los países asociados, por ejemplo, si se compara el perfil marítimo de México con el de Reino Unido, existe una gran diferencia; en el caso del segundo, la indus-

tria marítima contribuye directamente hasta con 13,800 millones de libras esterlinas a su economía e indirectamente con 17.9 mil millones. El sector representa más del 2% de la economía total, respaldando uno de cada 50 empleos y genera casi 8.5 mil millones de libras en ingresos para el Reino Unido cada año (Defence, 2014, pág. 7).

Las estadísticas de la UNCTAD señalan que en 2017 el Reino Unido obtuvo un comercio de mercancías de \$1,084,622 millones de dólares correspondiente a la suma de exportaciones e importaciones, así como una aportación al PIB de \$2,631,228 millones en dólares y un rendimiento portuario de 10,530,328 TEUs¹; cuenta con una flota mercante con bandera nacional de 40,835 DWT², de los cuales 40,835 DWT son de propiedad nacional. Comparado con el 2016, obtuvo más del 7.8% en la tasa de crecimiento de las exportaciones, mismo porcentaje obtenido en su tasa de crecimiento de servicios de transporte y una tasa de crecimiento de la flota de más de 9.4% (UNCTAD, 2017).

Por otro lado, el perfil marítimo de México en el 2017 obtuvo un comercio de mercancías de \$841,554 millones de dólares

¹ Acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que representa una Unidad Equivalente a Veinte Pies, siendo esta la unidad de medida estándar empleada en el transporte marítimo expresada en contenedores.

² Acrónimo de Dead Weight Tonnage para definir toneladas de peso muerto, la cual es una medida para medir la carga de una embarcación equivalente a toneladas métricas para indicar el tonelaje máximo cuando un buque se encuentra completamente cargado.

–suma de exportaciones e importaciones–, con la aportación al PIB de \$1,158,229 millones de pesos, reflejado en un rendimiento portuario de 6,305,000 TEUs; se cuenta además con una flota con bandera nacional de 2,065 DWT, de los cuales 1,694 DWT son de propiedad nacional. En el perfil referido, también se establece una comparación con el año anterior, teniendo como resultado una tasa de crecimiento de las exportaciones de mercancías equivalente a más del 9.5%, un incremento en servicios de transporte con tasa de crecimiento de más del 19.1% y, por último, un incremento en la tasa de crecimiento de la flota de 19.6% (UNCTAD, 2017).

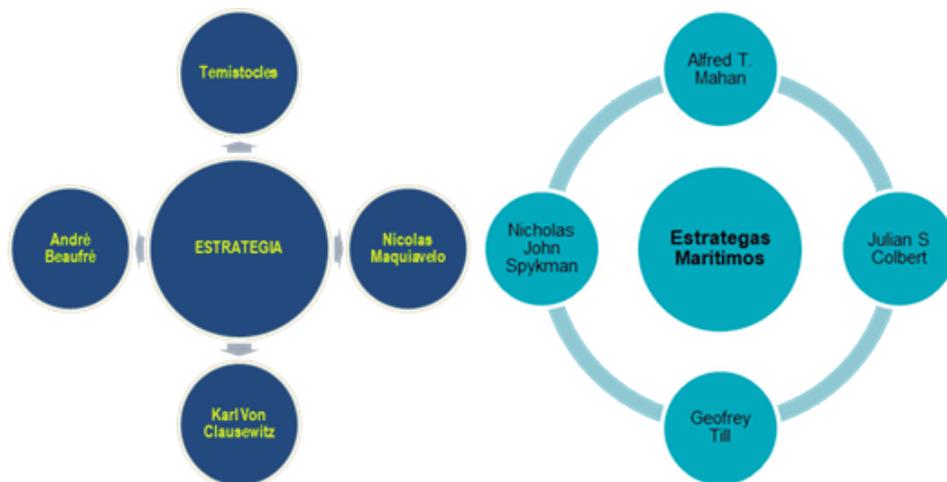
En otro orden de ideas, en lo que respecta al ámbito político de la seguridad nacional, es importante que se definan los intereses nacionales del país, para así elaborar una política de desarrollo marítimo, evaluando mediante una gestión de planeación estratégica, tanto los riesgos como las oportunidades existentes en el control marítimo, con el propósito de incrementar el control efectivo de los mares y así establecer un dominio marítimo que permita fortalecer el desarrollo y la prosperidad nacional, definiendo los parámetros y reque-

rimientos que proporcionen una seguridad marítima efectiva.

Componentes de la estrategia

Existen diversas definiciones de estrategia, todas pueden ser correctas y a la vez estar incompletas, debido a que cada pensador estratégico que ha definido este concepto lo ha hecho de acuerdo a una situación política, social, económica y militar situada en las distintas etapas de la historia de la humanidad que cada uno vivió. Sin embargo, lo más importante es que algunas de estas definiciones han establecido principios sólidos que trascienden a lo largo del tiempo y valen de fundamento en otras épocas.

Figura 2: Pensadores Estratégicos



Fuente: Elaboración propia

Por ejemplo, Temístocles puede ser considerado como el primer estratega que enfoca la importancia del poder naval y su relación íntima con el comercio marítimo. Utilizó sus conocimientos estratégicos en la segunda guerra médica integrando la alianza de las polis griegas en contra del imperio persa. Posteriormente, bajo su liderazgo estratégico, empleó en la batalla de Salamina 200 trirremes de la flota griega, mediante una operación naval altamente efectiva, que culminó con la derrota de la flota persa, misma que estaba integrada por aproximadamente 1,200 naves de guerra; concluyendo en victoria, la que se considera determinante porque permitió que Grecia eliminara la

amenaza persa, estableciendo con ello, las bases del poder naval que posteriormente aprovecharía Pericles.

Otro importante pensador, analista realista del ejercicio del poder político, Nicolás Maquiavelo, considerado como el creador de la teoría del Estado y padre de la ciencia política, expone su idea política de que la razón de Estado es la piedra angular del Estado-nación, con lo que se establecen máximas de cómo adquirir y ejercer el poder en beneficio del Estado de manera efectiva.

Karl Von Clausewitz, de origen germánico, reconocido como un pensador estratégico clási-

co cuya obra sigue ejerciendo gran influencia en el mundo actual, estudió la guerra como un fenómeno político-social y definió la importancia de su naturaleza, desarrollando una teoría reflexiva para la toma de decisiones autónomas. Su definición de estrategia se fundamenta en un proceso sofisticado de planeación, el cual es dirigido para preparar el combate, las fuerzas militares, la defensa y el ataque para alcanzar, según su ideología –concepto básico de la guerra absoluta- la destrucción total del enemigo.

Una de las aportaciones más relevantes de *Clausewitz*, por la que fue considerarlo como el teórico estratégico más moderno, es el concepto de la trinidad de la guerra -gobierno, fuerzas armadas y el pueblo-, que permite identificar la relación cercana que debe existir entre los elementos políticos y militares, subordinando el poder militar al poder político con la siguiente cita “la guerra no es otra cosa que la continuación de la política por otros medios” (Clausewitz, 2005).

André Beaufré, general francés considerado como uno de los estrategas contemporáneos del siglo XX, establece que “la estra-

tegia es una dialéctica de voluntades que emplea una fuerza para resolver conflictos y así alcanzar los objetivos establecidos por la política, utilizando de la mejor manera los medios disponibles” (Cruz, 2017). Para Beaufré la estrategia no debe ser considerada como una doctrina única, más bien la considera un método de pensamiento mediante el cual se pueden clasificar y ponderar determinados sucesos y así establecer los procedimientos más eficaces para cada caso en particular.

La elección de procedimientos no se limita solo al orden militar, sino incluye a todos los ámbitos tanto el político, diplomático y económico a fin de desarrollar lo que él definió como «Estrategia Total» que vincula las relaciones y los problemas entre la política y la estrategia. Por último, Beaufré concluye diciendo que “la estrategia es un perpetuo inventar basado en hipótesis que será preciso experimentar en plena acción y donde los errores de apreciación se pagarán al alto precio de la derrota” (Beaufré, 2002).

Alfred Thayer Mahan, teórico deductivo estadounidense estableció un pensamiento naval que revolucionó al mundo, cuando

éste era dominado por las grandes potencias europeas como España, Francia, Inglaterra y Holanda, mismas que ejercían el control del comercio marítimo, pilar fundamental de sus economías y sus posteriores conquistas coloniales en África, Asia y América. Para Mahan el principio básico era que “aquel que podía dominar el mar, también podía dominar a sus enemigos... el poder naval constituía el medio más importante para controlar el destino de las actividades de una nación, al igual que el de sus rivales de ultramar” (Terzago Cuadros, 2005).

Julian S. Corbett, británico considerado como un teórico de la guerra marítima e historiador naval, expresó la necesidad de que las armadas deben contribuir al esfuerzo del ejército para la consolidación de los objetivos políticos; así mismo, definió la importancia de realizar operaciones combinadas para fortalecer el poder naval de Inglaterra. Su principal aportación a la estrategia fue proporcionar la dimensión marítima cambiando el precepto básico continental y desarrollando la estrategia marítima.

El control del mar es el concepto esencial del pensamiento de Corbett sobre la guerra marítima, el cual establece una diferencia

importante entre la guerra en tierra y aquella en el mar. En la guerra terrestre el objetivo es la captura y conservación del territorio enemigo, mientras que en la guerra naval el objetivo es obtener y asegurar el uso del mar. Así, el control del mar es identificado con la capacidad de usar las líneas de comunicaciones en el mar para propósitos militares y civiles y negar dicho uso al enemigo (Quijada, 1991).

Con el pensamiento anterior queda plasmada la importancia que daba *Corbett* al control del mar, estableciendo también un grado jerárquico más amplio del contexto político, comercial y militar en la historia marítima, debido a que para materializar la estrategia marítima es necesario concentrar el Poder Naval para proyectar la guerra expedicionaria, así como proteger el comercio marítimo y el transporte.

Nicholas John Spykman, de origen holandés y naturalizado estadounidense “sostiene que la política exterior de un Estado gira siempre en torno al poder” (López, 2012), es considerado como el fundador o padre de la geopolítica estadounidense, readaptó la teoría de Mackinder de tierras costeras por tierras orillas –también conocido como anillo territorial– y establece el concepto de países bimarítimos para aquellos Estados que cuentan con doble frente de aguas en sus límites territoriales, considerándolos países privilegiados

con la capacidad de proyectar sus intereses a los continentes con los mares que rodean o limitan sus bordes en cualquiera de sus puntos cardinales.

Además, estableció las teorías de la circunnavegación o Rimland expresando que quien controla el Rimland domina Eurasia y quien domina Eurasia controlara los destinos del mundo. Este concepto fue muy importante debido a que reorientó la política exterior de la postguerra en los Estados Unidos de América y definió el “perímetro de Seguridad de los Estados Unidos como una frontera de alerta temprana” (Baca, Lima, 2005, pág. 21).

Geoffrey Till, de origen británico, es uno de los estrategas contemporáneos que define la estrategia marítima y su evolución, considerando el poder marítimo como elemento de entrada y de salida. Los componentes de entrada son sus elementos físicos, es decir su Armada, guardia costera, las industrias navales militares y civiles, así como la contribución que aportan al poder nacional. Como elemento de salida define que “el poder marítimo no es simplemente sobre que se requiere para utilizar el mar ... es también la capacidad para influir en el comportamiento de

otras personas o cosas a través de lo que uno hace en o desde el mar” (Till, 2007, pág. 26).

El término de Poder Marítimo para *Till* implicaba el empleo de todos los factores, militares y no militares, en base a la contribución que todos ellos hacen para influir en el comportamiento de otras naciones, definiéndolo como un concepto relativo en el cual casi todas las naciones tienen, cuentan o pueden desarrollar cierto poder marítimo, unos más que otros; sin embargo, dependerá de sus recursos, habilidades y capacidades, “pero algunos países, y éste es el punto, lo poseen en mayor o menor medida que otros, y es esa relación la que resulta estratégicamente significativa en la paz y en la guerra” (Till, 2007, pág. 27).

Teniendo como referencia las teorías de los pensadores estratégicos citados anteriormente, se propone para la estrategia marítima 2020-2040, establecer tres factores, teniendo en consideración los principios y valores nacionales.

Primero: establecer un «factor conceptual» basado en los ideales constitucionales, en la Razón de Estado definido como “un saber político que suma nece-

sidades, intereses y deseos del hombre de poder” (Vizarrete Rosales, 2016, pág. 101) y en el concepto teórico del poder marítimo. Posteriormente, se especificarán los intereses marítimos nacionales, en donde se considerará el contexto y el «factor histórico» del país, el cual expone el problema cultural de alejarse del mar como proveedor de recursos, siendo hasta el siglo XX que inició el desarrollo de una cultura marítima. Como tercer aspecto, se incorpora el factor doctrinal de la Armada de México, con ideales firmes, metas y objetivos, para formar creencias que promuevan el desarrollo social y económico del país, empleando el poder marítimo.

- El componente conceptual

La CPEUM establece en su artículo 27 el dominio y la propiedad del Estado sobre las tierras y aguas del territorio nacional, siendo facultad del mismo Estado –razón de Estado– la de “transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada” (DOF, 1917, pág. 30). El dominio de las aguas nacionales es inalienable e imprescriptible, por lo que sólo el Ejecutivo Federal puede otorgar concesión a los sectores social y privado formalmente constitui-

dos bajo el ordenamiento jurídico mexicano, para aprovechar o explotar sus recursos.

El pensamiento talasopolítico de Alfred Thayer Mahan, establece que “el Poder Naval constituía el medio más importante para controlar el destino de las actividades de una nación, al igual que el de sus rivales de ultramar” (Terzago Cuadros, 2005), considerando que Mahan se refería en forma indistinta al Poder Naval como sinónimo de poder marítimo. Para Geoffrey Till, el poder marítimo queda establecido debido al interés de los Estados por aprovechar el recurso marítimo, el cual se genera por tres grandes motivos:

Para el tránsito de las mercaderías y de las personas. Para el paso de las fuerzas militares por razones diplomáticas, o para usarlas contra objetivos terrestres o marinos [y] Para explotar riquezas del mar o del fondo del mar; erigiéndose las Armadas en el medio para el logro de estos fines (Till, 2007).

Por lo que, para México, el poder marítimo debe estar sustentado en el aprovechamiento y explotación de sus recursos naturales marítimos, el desarrollo de una infraestructura portuaria acorde a su situación bioceánica, el fomento de la marina mercante con bandera propia, el desarrollo de tecnologías marítimas y de investigación oceanográfica, así como impulsar el poder naval

para establecer un dominio marítimo en aguas nacionales que garantice la seguridad de la nación.

- El componente histórico

Para las sociedades primitivas, el mar siempre constituyó un obstáculo, pero sus zonas litorales representaron también una seguridad, la de no temer ataques enemigos que llegasen por la franja. Con el inicio de la navegación, el transporte acuático y la pesca de altura se convirtieron en actividades humanas regulares y, la costa dejó de ser un límite; así pudo iniciarse un proceso natural tendiente a dar al litoral un lugar en la vida humana, aprovechando sus recursos y posteriormente sirviendo de líneas de comunicación, “a estas primeras tareas más inocuas, siguieron la del comercio y la de las relaciones internacionales con pueblos con los que antes no había contacto posible y, como consecuencia lógica de éstas, apareció la piratería y la guerra naval” (Canales & Del Rey, 2016).

Se ha citado por diversos autores que México es un país que ha vivido de espaldas al mar, uno de ellos es Santiago Ramírez, el cual refiere que “gran parte de la historia de México es comprensible

a partir de sus montañas” (Ramírez, 2004, pág. 113), además expresa que el mundo náhuatl se desarrolló en las montañas y el hombre vivió entre el Altiplano y el mar, la geografía y la orografía limitaba al altiplano con dos grandes cadenas montañosas, por lo que la comunicación con las costas era complicada.

Por otra parte, las condiciones meteorológicas que predominaban en todo el año, con frentes fríos provenientes del polo norte y una incesante temporada de lluvia producto de ciclones por ambos litorales, provocaron en los habitantes un temor a lo desconocido, que generó un culto religioso, evitando que se desarrollara en mayor medida la navegación en altamar. Derivado de lo anterior, sólo algunas civilizaciones emplearon la navegación de litoral sin que se tenga evidencia del florecimiento de alguna cultura prehispánica que haya desarrollado una conciencia marítima como los fenicios o egipcios. El culto al mar, alejaba a los habitantes del mar cuando los dioses se disgustaban.

Resultado del temor al mar en los habitantes de las culturas prehispánicas, casi todas tendieron a alejarse del mar para establecerse en valles y altiplanos.

Durante la conquista, no hubo interés de los españoles en fomentar la industria naval o la cultura marítima en los nativos prehispánicos, sólo los españoles peninsulares y otros europeos mantuvieron el control del ámbito marítimo en la Nueva España, los grandes galeones eran construidos en la península ibérica, dejando efectuar sólo pequeñas reparaciones a los pocos astilleros improvisados. Los indígenas eran despreciados en esa sociedad clasista, por lo que no se transmitió o fomentó la tradición y la cultura marítima española, ante la posible indiferencia y temor de los indígenas que seguían prefiriendo la seguridad de tierra firme.

La época independentista tuvo largos periodos de inestabilidad política, lo cual fue aprovechada por otras potencias extranjeras para invadir México, lo que generó la dificultad para establecer un proyecto de nación sólido, produciendo un retraso en el desarrollo industrial, tecnológico, comercial y económico; sólo se desarrolló el sector militar con una gran dependencia en la compra de armas a Estados Unidos de América, debido a las luchas de poder, levantamientos armados y golpes de Estado. Las invasiones siempre llegaron por mar: España, Francia y Estados

Unidos aprovecharon la debilidad marítima de nuestro país y la falta de una conciencia marítima nacional.

En los albores del siglo XX, durante el gobierno del general Porfirio Díaz, se fomentó la construcción marítima, desarrollando infraestructura portuaria en los puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz, para tratar de explotar y aprovechar los recursos del mar; sin embargo, la Revolución Mexicana afectó este desarrollo “reanudándose hasta el Gobierno del General Manuel Ávila Camacho con la creación de la Secretaría de Marina en 1940” (DOF, 2019). Es a partir de ese momento que se principia con un lento, continuo pero insuficiente desarrollo marítimo como se indica a continuación (López J. , 1977):

Tabla No. 1 Evolución del Desarrollo Marítimo Mexicano

Periodo	Presidente	Desarrollo Marítimo
1946-1952	Miguel Alemán Valdés	Instalaciones portuarias con muelles y bodegas, obras de urbanización de los puertos.
1952-1958	Adolfo Ruiz Cortines	Programa Marítimo "Marcha al Mar": <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trasladar excedentes de población del altiplano del país a las costas. ▪ Aprovechar las riquezas del mar. ▪ Integrar la red nacional marítimo-portuaria. ▪ Acondicionar y construir astilleros. ▪ Mejorar las comunicaciones y transportes entre los puertos y principales ciudades. ▪ Desarrollo sustentado de la Marina Mercante.
1958-1964	Adolfo López Mateos	Apoyó a las navieras privadas y estatales, se inició la construcción del puerto de Ensenada, Baja California.
1964-1970	Gustavo Díaz Ordaz	Inició las obras del puerto interior de San Pedrito, en Manzanillo, Colima.
1970-1976	Luis Echeverría Álvarez	Estableció la Reforma Portuaria. Se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, creando la Dirección General de Operación Portuaria. Construyó Puerto Madero, en Chiapas, iniciándose su operación el 1º de junio de 1975. Inició las construcciones del Puerto de Lázaro Cárdenas, La Dirección General de Aduanas dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de las Administraciones de las Aduanas Marítimas, puso en vigor las características administrativo en los puertos. Concluyó la obra del puerto de San Pedrito, en Manzanillo, Colima.
1976-1982	José López Portillo	Impulsó la Marina Mercante. Consolidó la flota petrolera. Construyó los cuatro astilleros más importantes del país: Veracruz, Mazatlán, Guaymas y Ensenada.

Fuente: Elaboración propia, con información de López Enríquez, José.

Esta breve reseña histórica, permite apreciar como los gobiernos que ha tenido México carecían de una perspectiva vinculada al mar y mucho menos, de una conciencia marítima, dando poca relevancia al aprovechamiento de los recursos marítimos. También se aprecia la importancia que deben tener los océanos y sus recursos para México como proveedor de recursos alimentarios, recursos energéticos, establecimiento de comercio marítimo, transporte marítimo e investigación científica, sin dejar de mencionar la importancia de desarrollar una Marina de guerra que proteja los recursos e intereses marítimos nacionales.

- El componente doctrinal

La doctrina es el instrumento que describe la visión estratégica de la Secretaría de Marina-Armada de México para apoyar y fortalecer los objetivos políticos considerados dentro de una gran estrategia, la cual debe tener un alcance prospectivo mínimo a 20 años. Este planteamiento prospectivo tiene que diseñarse con el propósito de apoyar al Plan Nacional de Desarrollo (PND) y generar un impacto estratégico en todas las actividades económicas, sociales, políticas y militares que son posibles desarrollar

en el mar y que permitirán detonar el desarrollo nacional.

Este componente doctrinal está integrado por el empleo del poder naval y sus recursos humanos, materiales y económicos, todo con la firme disposición de defender la soberanía nacional, convirtiéndose en el primer escudo de defensa de la nación, coadyuvando con la seguridad interior y en el mantenimiento del Estado de Derecho.

El componente doctrinal debe considerarse, como un factor indispensable, la moral reflejada en la voluntad de la sociedad para fomentar una cultura y una conciencia marítima. Mantener una moral alta y positiva es esencial para materializar toda estrategia, lo que permite implementar acciones individuales para fortalecer el respeto y aprovechamiento sustentable del mar. Es así que, a través de acciones individuales coordinadas con programas sociales y con una adecuada educación marítima, se logrará que la sociedad desarrolle una conciencia de aprovechamiento y explotación sostenible de los recursos marítimos.

Con esto se conseguirá implementar una sinergia en todas las actividades productivas que tengan al mar como eje cen-

tral, apuntalando a las organizaciones civiles, las dependencias gubernamentales y en general obteniendo el apoyo de la sociedad para el bienestar y prosperidad del país.

Intereses marítimos nacionales

De acuerdo al Instituto Mexicano de Ecología "México tiene una historia contemporánea significativa, acoplando la protección legal del medio ambiente y los recursos naturales, con el marco jurídico que ampara el uso, protección, restauración y explotación de los ecosistemas marinos y costeros" (I.Ecología, 2019) . Sin embargo, desde hace mucho tiempo, los grandes países industrializados y económicamente desarrollados, han convivido y utilizado el mar y sus recursos dentro de sus estrategias de supervivencia, manteniendo e incrementando su desarrollo económico.

Para determinar los intereses marítimos nacionales y su importancia para México, de acuerdo con la Red de Seguridad y Defensa de América Latina pueden clasificarse en tres rubros: los intereses primarios, los intereses estratégicos y los intereses humanitarios.

Los intereses primarios son aquellos recursos que tienen una importancia esencial para la conservación del Estado, tales como mantener la soberanía, la integridad del territorio, la protección y seguridad de sus ciudadanos, su forma de gobierno y su identidad nacional. Los intereses estratégicos son los recursos que, a pesar de no afectar la supervivencia del país, permiten contribuir para garantizar los intereses primarios, ya que su duración puede ser menor que los primarios y su temporalidad se relacionan con la situación estratégica del país y con los desarrollos industriales o tecnológicos. Por último, los intereses humanitarios son aquellos que promueven el respeto a la vida humana, a los derechos humanos y sus principios elementales, como en casos de desastres naturales o por fenómenos antropogénicos, migración, desplazados o conflictos bélicos (REDSAL, 2011).

Considerando lo anterior, se puede definir que el mar y sus recursos marinos pueden ser calificados como intereses primarios para México, su aprovechamiento de manera sustentable y sostenible debe garantizar las capacidades de regeneración de todos sus ecosistemas. En concordancia con lo anterior,

la infraestructura portuaria y turística, así como la flota mercante y la flota pesquera, pueden ser consideradas intereses estratégicos, las cuales tendrán una gran vinculación con los desarrollos tecnológicos que fomenten la industria naval y la investigación oceanográfica.

Los intereses humanitarios serán definidos por las zonas y áreas afectadas por cualquier tipo de fenómeno, sea natural o antropogénico, que ponga en riesgo la vida humana, además de cualquier situación que amenace el mantenimiento del Estado de Derecho donde se vean afectados los derechos humanos.

Fig. 3 Intereses marítimos nacionales de México



Fuente: Elaboración propia

A nivel mundial todos los países con franja litoral y acceso al mar, buscan robustecer su soberanía y su poder económico asegurando el fortalecimiento de su mar territorial, su zona contigua y en su zona económica exclusiva. La Organización de las Naciones Unidas, a través de sus diversos organismos, trata de establecer acuerdos y convenios para la explotación de los recursos naturales en aguas internacionales demostrando que “los intereses mundiales sobre el mar y sus recursos, son económicos”, que se confirma con lo siguiente (I.Ecología, 2019):

El 55% del Producto Interno Bruto Mundial (PIB mundial), proviene de los recursos del mar y sus zonas costeras, principalmente por el uso y explotación del transporte marítimo, la pesca, el turismo, los puertos, el petróleo, el gas natural, los minerales, las fuentes de energía eléctrica, industrias diversas de tecnologías espaciales y las asociadas al clima en la interface océano-atmósfera, entre muchos otros usos y recursos marino-costeros.

Después de haber analizado los intereses marítimos nacionales, se comprueba la necesidad de fortalecer algunos rubros para poder impulsar el desarrollo social y económico de México, por lo que a continuación se describirán los que se consideran más conveniente fomentar.

Puertos

La posición geopolítica de México le permite tener acceso por la vía marítima a los cinco continentes, esta circunstancia hace necesario contar con una marina mercante y una infraestructura portuaria moderna, que se complemente mediante las líneas y redes de comunicación terrestre para proyectar sistemas multimodales que permitan incrementar sustantivamente la capacidad portuaria anual.

México ha tenido un incremento comercial considerable, producto de la gran cantidad de acuerdos de libre comercio con distintas naciones del mundo, esto ha permitido impulsar programas de desarrollo que fomentan el comercio y la inversión tanto nacional como extranjera. Actualmente se encuentran en desarrollo obras de infraestructura portuaria en Manzanillo, Veracruz, Tuxpan, Lázaro Cárdenas, Altamira, Guaymas y Topolobampo.

La dinámica de la economía nacional debe ser impulsada desde este sector marítimo, para lo cual se necesitan puertos con tecnologías modernas, interconectados mediante los sistemas multimodales para hacerlos eficientes y efectivos, con el propó-

sito de convertirlo “en un centro logístico global, en un verdadero cruce de mercancías entre regiones y en un referente del comercio internacional” (DOF, 2018, pág. 6).

La industria marítima internacional cuenta con que México brinde acceso estratégico a las principales rutas de navegación marítima de los Océanos Pacífico y Atlántico, así como a las del Golfo de México y el Mar Caribe, para el tránsito de embarcaciones que enlazan a los principales centros de producción del mundo con sus respectivos mercados de consumo. Asimismo, es altamente atractivo el aprovechamiento del patrimonio marítimo mexicano, pues se trata de 2,926,252 kilómetros cuadrados de superficie marítima que es utilizada para la extracción de diversos recursos naturales; entre estos, se destaca por supuesto la extracción de petróleo del subsuelo marino por medio, de la industria costa afuera en el Golfo de México, y la captura de especies vivas en el Océano Pacífico por medio de las más importantes flotas atuneras del mundo (FORBES, 2017).

Con un plan estratégico de desarrollo portuario impulsado por el gobierno y apoyado por la iniciativa privada, puede garantizarse un beneficio social importante para el país mediante la generación de empleos en zonas marítimas que producirán un crecimiento económico respetando los compromisos establecidos en los 17 objetivos de desarrollo sostenible de la ONU, también mediante la concientización y educación social para respetar los ecosistemas medioambientales marítimos conforme a la legislación nacional.

Desarrollo Urbano Portuario

Padilla y Sotelo (2010), hacen referencia a que:

No existe marcada concentración poblacional a lo largo de la Región Costera de México, por lo tanto, este territorio representa un importante potencial para enfocar políticas de población orientadas hacia esa zona, preservando sus ecosistemas y tratando de conservar un equilibrio entre la población y el medio ambiente que la rodea (págs. 124-144).

Uno de los ejemplos a los que se refieren Padilla y Sotelo, es la migración que sucede de las pequeñas comunidades o pueblos pesqueros, que abundan en los litorales mexicanos, hacia los grandes centros poblacionales para poder obtener empleo y en la mayoría de las ocasiones desempeñarse en un área laboral totalmente ajena a las actividades marítimas como la pesca, turismo náutico o comercio, que desarrollaban como actividad económica primaria.

Algunos ejemplos de lo anterior se dan en el estado de Guerrero, que colinda con el Océano Pacífico, la población ubicada en la denominada Costa Chica que abarca, entre otras, las comunidades de Cruz Grande, Copala, Marquelia y Barra de Teacoanapa, emigran hacia el puerto de Acapulco. Otro ejemplo se

da en el Golfo de México, en el estado de Veracruz, en donde poblaciones asentadas en la ribera del Río Papaloapan como Cosamaloapan, Carlos A. Carrillo, Amatitlán, Tlacotalpan y Alvarado, tienen tendencia a emigrar a la zona conurbada Veracruz-Boca del Río en busca de mejores oportunidades laborales.

El análisis de los puertos, su desarrollo portuario y la diferenciación de sus espacios geográficos, son necesarios, pues existe una dinámica y realidad circunstancial en la población, ya que sabemos que al existir obra e infraestructura existirá movilización social hacia estos puntos de desarrollo que tienden a urbanizarse desorganizadamente. Por lo tanto, las regiones costeras de México, deben ser consideradas como puntos de desarrollo urbano y social, donde se relacionarán con actividades globales, de comercio, comunicaciones, transporte y servicios generales, lo que los desarrolla como elementos estructurados del territorio y del desarrollo nacional.

Los proyectos de desarrollo urbano portuario deben tener una visión de proyección internacional ya que por los puertos pasarán una gran cantidad de productos provenientes del comercio inter-

nacional, lo que los convierte en puntos de interconexión entre el transporte terrestre y marítimo hacia otros continentes. Sin embargo, en México, el ritmo de crecimiento económico, así como las inversiones públicas y privadas en materia portuaria, tienden a ser insuficientes de acuerdo a la extensión marítima que se posee.

Otro rubro importante que se debe considerar para su impulso a fin de completar las necesidades de comercio, fuentes de empleo y en general el desarrollo nacional, son los servicios logísticos y de mantenimiento indispensables para los buques mercantes que arriban al puerto, este rubro es la industria marítima enfocada en la construcción y mantenimiento naval, con lo cual se obtendría una importante actualización de tecnología e investigación y desarrollo naval.

Marina Mercante

El transporte marítimo es el principal elemento empleado a nivel internacional para trasladar bienes y mercancías, debido a que sus capacidades de contener grandes volúmenes de carga, así como la diversidad de buques en todos los tipos rubros, lo hacen el medio de transporte más rentable para grandes distancias.

De acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI) “el transporte marítimo internacional representa aproximadamente el 80% del transporte mundial de mercancías entre los pueblos y comunidades de todo el mundo” (OMI, 2019).

La ventaja que otorgan los buques mercantes por sus capacidades, los hacen eficientes y rentables para el traslado de las mercancías y el medio de conexión intercontinental por excelencia, en el caso de México, se cuente con puertos de altura, tanto en el Océano Pacífico como en el Golfo de México, de esta manera “los barcos grandes y pesados pueden cargar y descargar sus mercancías, por

ejemplo los buques-tanque utilizados para transportar petróleo crudo desde los pozos mexicanos hacia otros países” (INEGI.COM, 2019).

A pesar de tener la conciencia de que el buque es el elemento idóneo para el comercio mundial, la marina mercante de México ha sido relegada y prácticamente se encuentra al borde de su extinción, muestra de ello es el perfil marítimo estadístico del país, que, según la UNTAC, presenta avances mínimos en los últimos ocho años, como se muestra en la tabla número 2 (UNCTAD, 2019).

Tabla Núm. 2 Estadística de la flota mercante nacional

Tipo de buque/Año	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Buques Tanques	39	34	35	33	34	32	32	35
Buques Graneleros	5	4	4	5	5	5	5	6
Carga General	21	16	16	15	7	8	8	11
Buques Contenedores	9	9	9	8	8	5	8	8
Otro tipo de Buques	458	477	486	517	555	558	569	565
Flota Mercante total	523	531	541	570	601	603	614	617

Fuente: elaboración propia con datos e información estadística de la UNCTAD

La gran cantidad de recursos naturales de México, aunado al auge en la construcción y desarrollo portuarios, permiten entender la importancia de desarrollar la industria naval que comprende todos los ámbitos de la marina mercante, debiendo incluir la construcción naval, el desarrollo de tecnología propia para su equipamiento, capacitación y adiestramiento de las dotaciones, así como el servicio de mantenimiento y desguace de buques. Con estos rubros se podrá garantizar un desarrollo prospectivo del sector marítimo de forma segura y sostenible.

Un país de características bioceánicas como México, tiene que considerar al transporte marítimo como uno de sus intereses estratégicos pues a través del mismo se contribuye de forma significativa al desarrollo económico y la supervivencia del Estado con una visión marítima, en donde el gobierno, la sociedad y la iniciativa privada trabajen en forma armoniosa, para impulsar el desarrollo social y la correcta distribución de la riqueza nacional en todos los sectores.

Turismo

Otro tipo de transporte es el que permite desarrollar el cabotaje,

distinguiéndose por el empleo de barcos, pequeños o medianos que realizan el traslado de personas con fines turísticos, entre costas, puertos turísticos, terminales o grandes complejos industriales. Sin embargo, no se ha desarrollado o impulsado adecuadamente.

El turismo en los últimos dos lustros, se ha convertido en una de las actividades más dinámicas y redituables en el país. La Secretaría de Turismo (SECTUR), mencionó que en 2017 esta actividad se incrementó por encima del 11% con una aportación al PIB de 8.7%. Muchos de estos recursos son provenientes de los arribos de grandes cruceros a puertos turísticos de México, que de manera incipiente mantienen una atractiva oferta de destinos turísticos distribuidos en todo el territorio como: La Paz, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Acapulco y Huatulco, en el Océano Pacífico; y en el litoral del Golfo de México a Veracruz y Puerto Progreso; finalmente en el Mar Caribe se tiene a Cancún, Cozumel y en general la denominada Riviera Maya.

El ingreso de divisas extranjeras en todos estos puertos turísticos es importante, sin embargo, es fundamental para el desarrollo económico nacional fomentar otras

actividades y el turismo náutico nacional que permitan hacer del cabotaje una actividad redituable, mediante el empleo de embarcaciones de transporte turístico ribereño, de recreo y pesca deportiva, así como generar una infraestructura de transporte dirigido a las zonas insulares propias de ser desarrolladas como complejos turísticos, instrumentando políticas, programas y legislación que promuevan la conservación del medioambiente, la sustentabilidad y sostenibilidad de estos ecosistemas marinos. Sólo de esta forma se difundirá en la sociedad mexicana la riqueza de nuestros mares, así como la importancia de mantenerlos y conservarlos para las generaciones futuras.

Como se indica en la Política Nacional de Mares y Costas Mexicanas, “los beneficios económicos asociados a la actividad turística son innegables; sin embargo, debemos considerar el manejo, previsión y atención de los efectos que sobre el medioambiente marino y costero conlleva esta actividad” (DOF, 2018, pág. 4).

Flota pesquera

Otro de los rubros pendientes por desarrollar económicamente en México son las actividades

de pesca y acuacultura, debido a que, sumado a la producción agrícola y la ganadería, permiten establecer parámetros hacia la seguridad alimentaria a toda la población mexicana. Los productos alimentarios del mar son considerados como los más saludables, siempre y cuando no se vean afectados por la contaminación provocada por el ser humano. El sector pesquero y acuícola mexicano tuvo en 2017 una producción de 2,154,828 toneladas, siendo los estados más productivos Sonora, Sinaloa, Baja California, Baja California Sur y Veracruz, correspondiendo al 69.79% de la producción total nacional, (CONAPESCA, 2018).

Tabla Núm. 3 Estados con mayor producción pesquera en México año 2017

Estado	Total producido en toneladas	Lugar
Sonora	716, 544.70	1er.
Sinaloa	287, 738.62	2do.
Baja California	211, 065.76	3er
Baja California sur	181, 999.59	4to
Veracruz	106, 720.21	5to
Total	1,504,068.88	

Fuente: elaboración propia con datos e información estadística de SAGARPA, CONAPESCA.

La producción pesquera en 2017 registró un nivel de captura de especies de 1,750,304 toneladas correspondiente al 81% del total nacional y el 19% restante equivalente a 404,524 toneladas provinieron de la acuacultura, este último sector “en los últimos 5 años ha mostrado una tasa anual de crecimiento del 13%” (DOF, 2018, pág. 6).

Por lo anterior, se determina que las actividades productivas de pesca no se desarrollan únicamente en zonas de litoral o costa, también se deben aprove-

char las aguas interiores, tanto naturales como artificiales para impulsar la acuacultura, la cual también puede ser objeto de una gran derrama económica para las pequeñas comunidades, considerando importante que sean promovidas por incentivos gubernamentales y apoyadas por la iniciativa privada. Solo de esta manera se logrará un crecimiento importante en esta actividad que tiene una contribución histórica, pero insuficiente con la explosión demográfica del país.

Otro rubro pendiente, es el adecuado control marítimo y registro de las embarcaciones de pesca, debido a que el 97% de embarcaciones registradas corresponden a pesca ribereña y las embarcaciones registradas para pesca de altura representan tan sólo el 3% y se dedican principalmente a la captura de camarón, atún, sardina, anchoveta y escama (CONAPESCA, 2018). De acuerdo a información de la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas, extraída del Diario Oficial (2018), estos datos proporcionan información importante que:

A diferencia de lo que ocurre a nivel global, el número de embarcaciones que constituye la flota mexicana de altura... no ha crecido desde la primera mitad de los ochentas a la fecha; por el contrario... muestra una marcada tendencia a reducirse (pág. 7).

Por lo anterior, es relevante considerar un compromiso del gobierno federal para promover, regular y administrar la producción pesquera en todos los rubros, considerando el apoyo de la Secretaría de Marina como Autoridad Marítima Nacional.

La Armada y el empleo del poder naval

Una vez que se definieron los intereses marítimos nacionales y

se ha explicado la relevancia que pueden tener en el desarrollo social y económico del país, es importante especificar que, para mantener la soberanía así como la seguridad del entorno marítimo de México, es necesario contar con los medios necesarios para protegerlos y defenderlos, así como garantizar que cualquier ciudadano que efectúe cualquier tipo de actividad marítima respete el estado de derecho y realice la explotación de los recursos sustentable y sosteniblemente.

Para materializar esta seguridad, es indispensable desarrollar un poder naval efectivo, donde la Armada de México se debe erigir como el representante más importante, efectuando un replanteamiento en sus funciones, estructuras y modo de actuar. Para lo cual, a partir del 2017 que la Secretaría de Marina es designada como Autoridad Marítima Nacional, se hizo indispensable establecer una reorganización para separar las atribuciones y responsabilidades de seguridad y defensa nacional con las funciones de guardia costera.

En un mundo globalizado donde las economías dependen cada vez más unas de otras, ningún país es autosuficiente en todos

los campos y si se considera que más del 80% de las mercancías se transportan vía marítima, es necesario garantizar su traslado, logrando con ello que el comercio marítimo impulse sus economías y su desarrollo, por lo cual es importante que los instrumentos y herramientas del Poder Naval, como buques de guerra y buques de guardia costera, cuenten con las capacidades para proteger, tanto sus intereses como su comercio marítimo. El poder naval es la expresión militar en el mar de un Estado, que le permite establecer control y dominio marítimo, tanto en la superficie del mar como en sus espacios aéreos y submarinos, el carecer de algún tipo de plataforma que permita materializar este dominio marítimo en cualquiera de sus entornos operacionales -tierra, litoral, aire, subacuático y superficie-, provoca una vulnerabilidad a la seguridad de la nación que puede ser aprovechada por otros países u otros antagonismos.

La Armada de México debe ser considerada como un componente estratégico operacional que necesita el apoyo de los campos político, económico, tecnológico y diplomático del país, ya que a través de sus recursos se defienden los intere-

ses marítimos nacionales. Por lo cual, en un esfuerzo por completar una visión marítima nacional, se debe buscar el equilibrio en la asignación de recursos económicos, humanos y materiales, que le permita realizar sus funciones, así como garantizar la soberanía y la defensa del país.

Esta asignación de recursos debe garantizar como mínimo lo siguiente:

- Para el mantenimiento del Estado de Derecho en el mar.

Las funciones de guardia costera deben proporcionar las capacidades específicas de protección marítima y portuaria, búsqueda y rescate marítimo, protección del medio ambiente marítimo, apoyo a autoridades civiles y protección civil; así mismo, incorporarse en coadyuvancia a la seguridad interior cuando sea necesario y además servir como la primera reserva en caso de guerra o amenaza a la seguridad nacional.

- Para las Funciones de Seguridad y Defensa Nacionales.

Las Fuerzas Navales deben ejercer el control y dominio efectivo del ámbito marítimo nacional

para desarrollar las operaciones navales en el mar, en el aire y en tierra, con un poderío naval que tenga capacidad de coerción y disuasión efectiva y suficiente ante cualquier amenaza que atente contra los intereses del Estado mexicano.

La proyección de la fuerza naval debe ser tal que cuente con la capacidad de respuesta en tiempo, forma y lugar para atender cualquier crisis, ya sea provocada por una amenaza externa o producto de desastres naturales o emergencias complejas. Para lograr lo anterior, nuestro país requiere que el poder naval representado por las fuerzas navales de la Armada de México, cuente con al menos cuatro tipos de componentes: el de superficie, el submarino, el aéreo y el de tierra-litoral.

Además, es importante especificar que en el empleo del poder naval existe un componente moral y otro de experiencia, teniendo en cuenta que al ser México un país pacifista, el recurso humano de la Armada de México no tiene la experiencia en batallas o combates navales, por lo cual es importante considerar su participación en ejercicios multinacionales como forma de entrenamiento. Llevando a cabo lo

anterior, se podrán tener unidades componentes con la capacidad de desarrollar operaciones independientes y, cuando sea necesario, integrarse con otros componentes navales de fuerzas multinacionales. a fin de explotar y aprovechar al máximo el poder naval.

Las incorporaciones en ejercicios multinacionales son un complemento de consideración para mejorar los procesos de educación, capacitación y adiestramiento, aunado a lo anterior elevan la moral del personal naval militar, permitiendo generar doctrina y un poder naval equilibrado, apropiado y moderno, considerando que las características físicas del entorno marítimo son siempre agresivas, tanto para el ser humano como para el factor material, necesitando este último de programas permanentes de mantenimiento que normalmente suelen ser muy costosos.

En la actualidad, ante los riesgos prevalecientes para asumir una postura de seguridad multidimensional, todas las Armadas del mundo están desarrollándose y adaptándose ante nuevos riesgos y amenazas híbridas, que evolucionan de manera concurrente ante las exigencias tecnológicas, es en este contexto

que el poder naval y las Fuerzas Navales que lo representan, debiendo buscar una coyuntura equilibrada con el contexto político, económico y diplomático del país, adaptándose a ambientes interoperacionales, así como a las necesidades que sean establecidas en su política marítima y sobre todo en su proyecto de nación.

Conclusiones

El presente trabajo fue centrado en definir planteamientos que contribuyen para el desarrollo de una estrategia marítima nacional 2020-2040, la visión prospectiva en este ámbito de constante evolución es indispensable para hacer frente a los nuevos desafíos de México, de la propia SEMAR, con sus nuevas atribuciones de Autoridad Marítima Nacional, y de la Armada de México como el componente militar que representa el poder naval de México.

En función de lo expuesto, se establecen las conclusiones que han sido divididas de acuerdo con el área que se aborda.

Alcances de la estrategia marítima nacional

Está relacionado con los cuatro

campos del poder con una visión amplia en la que todos, el Político, Económico, Social y militar, asumen un papel preponderante ante la necesidad de establecer un enfoque marítimo que impulse el desarrollo social y económico del país, así como coparticipes en el impulso y desarrollo de una cultura marítima nacional.

En lo político, considerando como eje rector la CPEUM y las leyes subsidiarias, es indispensable canalizar esfuerzos para establecer una política marítima de Estado, cuya trascendencia tenga una visión prospectiva hacia un horizonte de al menos 20 años, la cual sirva de guía para construir normas duraderas y a la vez flexibles, en el aprovechamiento y explotación de todos los recursos marítimos; así como en el desarrollo de los intereses marítimos nacionales. Para realizar lo anterior, es importante sumar voluntades que fortalezcan el Estado de Derecho que anteponga el interés de la nación por encima de beneficios de carácter personal o partidista.

Fig. No.4 Alcances de la Estrategia Marítima Nacional



Fuente: Elaboración propia.

En lo económico, es necesario sumar voluntades para establecer un proyecto de nación con visión marítima, sea indispensable definir la planeación estratégica, en otras palabras, la metodología para materializar la política marítima. Esto dará paso a un posterior diagnóstico interno y externo, donde se organicen los recursos económicos y el origen de los mismos a fin de alcanzar los objetivos estratégicos planteados para construir un desarrollo económico apoyado por el ámbito marítimo, con infraestructura que cumpla con los tiempos de realización para la distribución de la riqueza en todos los sectores y la correspondiente transformación del país.

En cuanto al fomento a la pesca y a la acuicultura; el desarrollo

urbano portuario y sus respectivos puertos, son observados como fuentes de generación de ingresos, que sumado a los desarrollos de la industria petrolera y la extracción de petróleo en aguas profundas, así como la investigación oceanográfica, pueden detonar un incremento sustancial en el PIB del país, fortaleciendo las economías locales y regionales. El fomento a estas economías debe ir aparejado con incentivos gubernamentales para las actividades económicas y productivas que coadyuven a la conservación del medioambiente costero y marino.

En lo social, es importante establecer programas sociales que difundan la riqueza de nuestros mares y costas, así como la importancia de preservar todos

los ecosistemas marinos para las futuras generaciones de mexicanos, por lo que el proceso de concientización en la explotación razonada, sustentable y sostenible debe de inculcarse desde todos los ámbitos: el familiar, el social, en la educación, desde los tres niveles del gobierno y sobre todo motivar las inversiones del sector privado.

Considerando la calidad bioceánica de México, la sociedad tiene una gran oportunidad de fomentar el desarrollo regional de todas las zonas marinas y costeras, lo anterior se debe dar mediante un ordenamiento espacial, territorial y jurídicamente legal, evitando invadir, destruir o contaminar zonas o áreas marítimas protegidas. Al hacerlo de esta manera, se estará garantizando la creación de fuentes de empleo que sean debidamente remuneradas, mejorando la calidad de vida de todas las comunidades costeras.

Por último, en lo militar no se puede dejar de manifestar la importancia de una Armada para establecer una atmósfera de seguridad en el comercio marítimo, de las rutas de navegación, así como proteger la soberanía de los recursos naturales y garantizar su correcta explotación.

Es también relevante retomar lo estipulado en la Constitución, en lo relativo al dominio de las aguas nacionales, definiendo que para el Estado es inalienable e imprescriptible, por lo que estos conceptos deben servir para reafirmar que la Armada de México es una institución militar, con la misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior de México.

La misión atribuida a la Armada de México se materializa mediante la organización, alistamiento, equipamiento y operación de sus fuerzas componentes, de las cuales se requiere tener al menos cuatro, que son los siguientes:

- El componente de superficie representado por los buques
- El componente aéreo constituido por sus aviones, helicópteros y unidades aéreas no tripuladas.
- El componente de tierra integrado por su infantería de marina y unidades de operaciones especiales.
- El componente subacuático, el cual debe estar compuesto por las unidades de investigación oceanográfica y submarinos.

El poder naval mexicano tiene que ser respaldado no sólo por el sector gubernamental, requiere también de una combinación que provenga del sector privado quienes promueven la innovación y manejan el desarrollo hacia nuevas tecnologías, que regularmente suelen requerir de grandes inversiones de dinero. Sin embargo, la escasa madurez mostrada para asimilar la trascendencia de la seguridad y defensa nacional, además de considerarse como un concepto subjetivo, ocasiona que en numerosas ocasiones se deje de invertir en aspectos vitales que no necesariamente implican conflicto o guerra y que son potenciales herramientas para el desarrollo nacional como la construcción naval y el impulso de tecnología marítima; éstos, entre otros, factores interfieren en el cumplimiento de las atribuciones de la Armada de México.

La redefinición del poder naval y el separar las atribuciones de guardia costera de las fuerzas navales permitirá que, incrementando las capacidades técnicas y operativas, se reposicione el factor geopolítico, incrementando su influencia en América latina.

Por último y considerando el pensamiento estratégico de Geo-

ffrey Till, ningún Poder Naval estará completo sin considerar tres factores importantes que incrementan las capacidades navales, los cuales son: la aptitud profesional, el nivel de alistamiento y el abastecimiento e infraestructura. Solo considerando estos factores se desarrollará un perfil naval militar con las capacidades de realizar de forma efectiva el control y dominio naval para la defensa de la soberanía y seguridad nacional, actuando de acuerdo a lo que establece la Doctrina de la Armada de México, como la principal línea de defensa y protección del territorio, la soberanía y de los intereses nacionales.

Conciencia marítima nacional

En lo que compete a la conciencia marítima nacional, ésta puede definirse como el nivel de asimilación que tienen los ciudadanos mexicanos para entender, comprender y valorar el nivel de dependencia que tienen, como sociedad mexicana, del mar y sus recursos marítimos, considerándolo desde los puntos de vista social, económico, político y militar.

Es un hecho que el valor de los recursos marítimos se incremen-

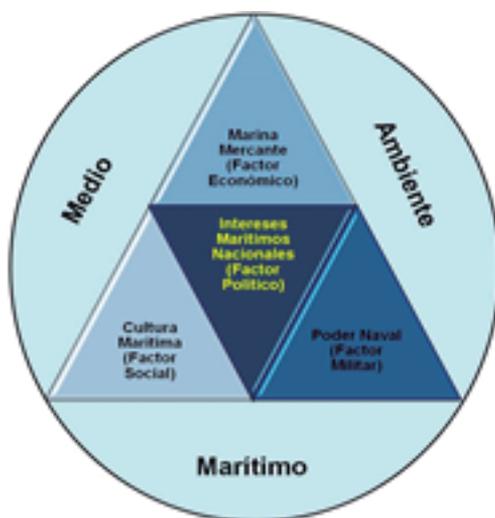
tará debido a la paulatina escases de otros insumos, la explosión demográfica, el incremento del comercio marítimo y el transporte turístico, por lo que será determinante definir una conciencia marítima nacional, que permita contribuir desde cualquier sector –social, gubernamental o privado- a vigilar los recursos y las riquezas del medio ambiente marítimo del país.

La conciencia se define como el conocimiento responsable y personal que se tiene de una cosa determinada o definida, y se asume como un deber o una situación específica, por lo que, la conciencia marítima implica el conocer la magnitud e impac-

to de los recursos marítimos para valorarlos adecuadamente y, de forma consciente, adoptar una actitud de responsabilidad y respeto haciendo que el entorno marítimo se imagine como medio propio y como recurso.

Con fundamento en lo anterior, se elaboró en esta conclusión la tétrada de la conciencia marítima nacional, la cual está constituida por los intereses marítimos nacionales como un elemento de responsabilidad del factor político, el cual tiene la obligación de definirlos y establecer la normatividad correspondiente para aprovecharlos y explotarlos de manera sustentable y en forma sostenible.

Fig. No.5 Tétrada de la conciencia marítima nacional.



Fuente: Elaboración propia.

Los intereses marítimos nacionales soportan en su base a la Marina Mercante, como el conducto que los transportará a las distintas partes del mundo, para ello se necesita que esta flota mercante sea moderna y vasta con el fin de impulsar el desarrollo comercial de México. Esto fortalecerá la economía facilitando el intercambio de mercancías, por lo tanto, representa el principal factor económico que generará distribución de riqueza nacional en todos los sectores.

Los Intereses marítimos y la Marina Mercante, son apuntalados por el poder naval, que representa el factor militar, y la cultura marítima, que se simboliza en el factor social, ambos tienen la atribución de soportar tanto las demandas de la marina mercante como de proveer la seguridad y defensa de los intereses marítimos nacionales.

Es indispensable que el poder naval necesita fortalecerse desde el ámbito gubernamental para desarrollar capacidades reales de establecer el control y dominio marítimo, requiriendo de un desarrollo tecnológico propio preferentemente, para reducir la dependencia del extranjero, vigorizando su doctrina conforme a las nuevas atribuciones y a

las necesidades reales del país, adiestrando a su recurso humano para contar con personal con la aptitud profesional capaz de difundir y proteger los valores y principios nacionales plasmados en nuestra constitución.

Por último, el fomento de una cultura marítima como símbolo y representante del factor social, debe concebirse voluntariamente en toda la sociedad mexicana para que tenga una percepción positiva de las riquezas y beneficios que ofrece el mar. Con ello se logra desarrollar actitudes sociales de identidad marítima que pueden, incluso, estar por encima de los intereses políticos o comerciales. Esta identidad marítima nacional se verá reflejada en las conductas pro-ambientales de la sociedad, desarrollando un concepto de sustentabilidad y sostenibilidad que serán la bandera de una cultura marítima dominante que impulsará el desarrollo económico y social de México.

Como reflexión dejo al lector el acertado comentario del Doctor Ponce Urquiza plasmado en su artículo "la conciencia marítima mexicana en el siglo XXI" escrito para el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México:

La conciencia marítima, está en la condición de que los tomadores de decisiones asuman que una estrategia naval, es una de las más grandes ambiciones que un Estado debe tener, pues requiere de fortaleza, de intercambio, de innovación, de disfrute, de certeza y de salud, entendiéndose esto como: poder naval, Marina Mercante, desarrollo tecnológico, aprovechamiento turístico, capacidad de ejercer Estado de Derecho y viabilidad de dar certidumbre a la alimentación diaria de la sociedad. (Ponce Urquiza, 2018).

Referencias Bibliográficas

Baca, V. G. (Lima, 2005). Teorías Geopolíticas. Gestión en el Tercer Milenio, Revista de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas UNMSM, Vol.8 No. 15, 19-22.

Beaufré, A. (2002). Introducción a la Estrategia. Buenos Aires: Rioplatense.

Canales, C., & Del Rey, M. (2016). De Salamina a las Malvinas. 25 Siglos de Guerra Naval. Madrid: EDAF. DIEGOAN.

Clausewitz, K. V. (2005). De la Guerra. Madrid: La Esfera de los Libros S.L.

CONAPESCA. (2018). SAGARPA. Obtenido de Volumen de la producción pesquera nacional en peso vivo por destino 1997-2017: https://www.conapesca.gob.mx/wb/cona/estadisticas_de_produccion_pesquera

Cruz, G. (2017). Los modelos estratégicos: de la Revolución Francesa a la Guerra de Vietnam. Revista de Estudios en Seguridad Nacional, Vol. 3, No. 2, 97-112.

Defence, S. o. (mayo de 2014). gov.uk/defence and armed forces. Obtenido de The UK National Strategy: <https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security>

DOF. (5 de febrero de 1917). Cámara de Diputados del H. Congreso de la unión. Obtenido de Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Última Reforma DOF 06-06-2019: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_060619.pdf

DOF. (5 de Enero de 1983). Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Obtenido de Ley de Planeación, última reforma 16/feb/2018: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/59_160218.pdf

DOF. (30 de diciembre de 2002). Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Obtenido de Ley Organica de la Armada de México, Última reforma publicada DOF 19-05-2017: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249_190517.pdf

DOF. (30 de noviembre de 2018). Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas. Obtenido de Politic Nacional de Mares y Costas de México, DIGAOHM, SEMAR: <https://digaohm.semar.gob.mx/CIMARES.html>

DOF. (2019). Cámara de Diputados del H. Congreso de la unión, Comisión de Marina. Obtenido de Antecedentes históricos y condiciones de desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

FORBES. (16 de junio de 2017). Forbes México, Portada. Obtenido de Forbes-Especiales: <https://www.forbes.com.mx/retos-del-comercio-maritimo-en-mexico/>

Galeana, P. (2016). La Constitución de 1917, reforma de la Constitución de 1857. En S. CESNAV-ININVESTAM, Lecturas estratégicas de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917-2017 (págs. 13-29). México: SEMAR.

gob.mx. (2019). Instituto de Ecología, CONACYT. Obtenido de Ciencia, Ciencia hoy, México 65% mar: <https://www.inecol.mx/inecol/index.php/es/ct-menu-item-25/ct-menu-item-27/17-ciencia-hoy/383-mexico-62-mar>

IMO.ORG. (2019). Quienes Somos. Obtenido de Introduccion a la OMI: <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

INEGI.COM. (2019). Cuentame. Economía. Obtenido de Medios de Transporte. Transporte Marítimo: <http://cuentame.inegi.org.mx/economia/terciario/transporte/maritimo.aspx?tema=E>

López, J. I. (2012). La Geopolítica de Nicolas Spykman. Revista Universidad Eafit No. 97 , 79-86.

Padilla y Sotelo, L. S. (2010). Redalyc. Org. Revista Transporte y Territorio, núm. 3, 2010, pp. 124-144. Obtenido de puertos de México geoestratégicos y espacios clave. una: <http://www.redalyc.org/pdf/3330/333027081008.pdf>

Ponce Urquiza, A. (25 de junio de 2018). SEMAR, UNINAV. Obtenido de Repositorio: http://repositorio.uninav.edu.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/23000/444/da_36-18.pdf?sequence=1&isAllowed=y
Quijada, V. L. (Nov-Dic de 1991). El pensamiento estrategico naval, la batalla decisiva. Obtenido de Revista de Marina, Armada de Chile, Vol. 108 No. 805: <https://revistamarina.cl/revistas/1991/6/larenas.pdf>
RAE. (24 de 05 de 2018). Real Academia Española. Obtenido de Diccionario de la Lengua Española Ed. del Tricentenario actualización 20: <http://dle.rae.es/?id=98Wdd57>

Ramírez, S. (2004). El mexicano, psicología de sus motivaciones. México: DeBolsillo.

REDSAL. (2011). Red de Seguridad y Defensa de América Latina. Obtenido de Bases para una Política de Defensa Nacional. Capítulo III: Los intereses nacionales: <https://www.resdal.org/Archivo/uru-cap3.htm>

Rousseau, J. J. (1998). El Contrato Social. México: Porrúa.

Terzago Cuadros, J. (28 de octubre de 2005). Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estrategia y geopolítico. Viña del Mar, Chile.

Till, G. (2007). El poder Marítimo. Una guía para el siglo XXI. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.

UNCTAD. (2017). UNCTADSTAT, perfiles marítimos. Obtenido de Perfil marítimo de México, 2017: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/484/index.html>

Vizarretea Rosales, E. (2016). Constitución y Estado de Derecho. En CES-NAV-ININVESTAM, *Lecturas Estratégicas de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917-2017* (págs. 47-58). Mexico: SEMAR.

Vizarretea Rosales, E. (2016). *Sobre el discurso estratégico*. México: SEMAR-Congreso de la Unión.

Los puertos nacionales: Instalaciones estratégicas de México

Resumen

El manejo del concepto de seguridad y protección se ha convertido en una necesidad indispensable en el mundo actual que permea todos los ámbitos de la vida. A nivel internacional, se han identificado como amenazas más comunes y de mayor impacto, al terrorismo y a la delincuencia organizada transnacional, cuyo accionar puede poner en riesgo la estabilidad de cualquier país, con el daño colateral regional correspondiente. En este tenor, también se ha reconocido que la procuración de la seguridad entre países no puede hacerse aisladamente debido a la interconexión geográfica, comercial y política que existe en la esfera internacional. Para México, el posicionamiento geográfico y su inmediata vecindad con Estados Unidos de América (EE. UU.), representa una situación particular que no se equipara con ningún otro actor latinoamericano.

La posición geográfica y el constante intercambio comercial entre México y sus vecinos del norte, han obligado a México a adoptar diversas posturas con el fin de buscar el

mejor punto de coincidencia que beneficie al país y que, a su vez, no sea motivo de discordia con la esfera regional, en particular con EE. UU. Las actuales condiciones del entorno de seguridad global, hacen un llamado especial al entorno marítimo y portuario como áreas e instalaciones que revisten vital importancia. En especial, los puertos y las estructuras que los integran se han convertido en un foco de atención debido a su indudable participación en el comercio de insumos que se realiza a través de ellos y por los efectos negativos que tendría una situación de emergencia en los mismos.

Si la seguridad marítima y protección portuaria han tomado un auge tan especial ante las nuevas amenazas ¿Por qué México no considera los puertos como instalaciones estratégicas? Este documento argumenta que la importancia de los puertos nacionales se equipara con cualquier otra instalación de carácter estratégico como las petroleras o de generación eléctrica, de igual forma se manifiestan inconsistencias en la legislación mexicana respecto a la apropiada definición de términos para registrar la categoría de estratégico y que existe una real

necesidad de elevar su rango para otorgarles el nivel de protección que requieren.

Palabras clave

México, Estados Unidos de América, Canadá, puertos, protección y seguridad, terrorismo, delincuencia organizada transnacional, instalaciones estratégicas.

Abstract

The use of the concept of security has become an indispensable necessity in the current world that permeates all areas of life. At the international level, terrorism and transnational organized crime have been identified as the most common and most impacting threats, whose actions may jeopardize the stability of any country, with the corresponding regional collateral damage. In this regard, it has also been recognized that the procurement of security between countries cannot be done in isolation due to the geographical, commercial and political interconnection that exists in the international sphere. For Mexico, the geographic positioning and its immediate proximity to the United States of America (USA) represents a particular situation that is not comparable with any other Latin American actor.

The geographical position and the constant commercial exchange between Mexico and its northern

neighbors, have forced Mexico to adopt different positions in order to find the best point of coincidence that benefits the country and that, in turn, is not a cause of discord with the regional sphere, in particular with the USA. The current conditions of the global security environment, make a special call about facilities that are of vital importance, where ports and their infrastructures have become a focus of attention due to commercial dependence, transportation of inputs through them and by the negative effects nationwide that an emergency situation would have on them.

f maritime and port safety and security have taken such a special boom in the face of new threats, why doesn't Mexico consider ports as strategic facilities? This document argues that the importance of national ports is equated with any other strategic installation such as oil or power generation, in the same way inconsistencies in Mexican legislation regarding the appropriate definition of terms to register the category of strategic and, that there is a real need to raise their rank to grant them the level of protection they require.

Keywords

Mexico, United States of America, Canada, ports, safety and security, terrorism, transnational organized crime, strategic facilities.

Currículum

Capitán de Navío de la Armada de México, egresado de la Heroica Escuela Naval Militar, ha cursado la Maestría en Administración Naval y en Seguridad Nacional por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), así como la Maestría en Análisis de Defensa de la Escuela Naval de Posgrado de la Marina de los EE. UU. (NPS). Actualmente es Subdirector de Investigación del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM) y cursa el Doctorado en Administración Marítima y Portuaria.

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de mí autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 2 de septiembre de 2019.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor. Aprobado el 28 de febrero de 2020.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Domicilio laboral

Ininvestam, Calzada de la Virgen no. 1800, Col. Ex-Ejido de San Pablo Tepetlapa, Coyoacán, C.P. 04800, Ciudad de México.
ernesto.encinas@yahoo.com

Introducción

El desequilibrio del contexto de seguridad que vive este siglo XXI fue un escalamiento dramático a nivel mundial detonado por los ataques terroristas a EE. UU. en septiembre de 2001 (9/11). El impacto emocional, financiero, político, social y militar que tuvo, ocasionó que todos los países, en mayor o menor medida, aumentaran sus preocupaciones por el estatus de las condiciones de seguridad de su entorno geográfico; de hecho, el perímetro geográfico inmediato de los países es uno de los factores de mayor influencia cuando se cuestiona si la seguridad nacional es apropiada frente a los diversos riesgos y amenazas.

Si a lo anterior se le agrega que la globalización ha jugado un papel clave en la interconexión mundial que ha abierto nuevas fronteras en conjunción con los desarrollos tecnológicos de comunicación internacional, entonces se tiene un escenario en el

que la aldea global se mantiene constantemente comunicada acortando las distancias y potenciando el intercambio comercial y cultural, considerados prácticamente indetenibles.

La propia globalización, con todos los beneficios que se puedan enumerar para el comercio internacional, ha sido también un canal de difusión para exportar amenazas, haciendo crecer los niveles de riesgo en los países. Este efecto no debe asumirse como definitivo, pues siempre existirán medidas de contención y prevención para reducirlos o minimizarlos y dentro de este proceso, es de vital importancia establecer límites y aplicaciones de los diversos conceptos que se utilizan cuando se habla de seguridad o protección a fin de evitar su equivocado o indiscriminado empleo.

La posición geográfica de México en el mundo le da múltiples ventajas, en especial en cuanto a su conectividad marítima ocupando el lugar número tres entre los países de Latinoamérica y el 23 a nivel mundial (UNCTAD, 2018) con cinco principales puertos nacionales: Veracruz, Ver., y Altamira, Tamaulipas, en el Golfo de México; Manzanillo, Colima; Lázaro Cárdenas, Michoacán, y Ensenada, Baja California, en el Océano Pacífico. Estos puertos, más la participación de otros del Sistema Portuario Nacional aportaron en 2018, el 31.6% del transporte de carga solo superado por el terrestre carretero con dirección hacia EE. UU. con 55.5% (SCT, 2019).

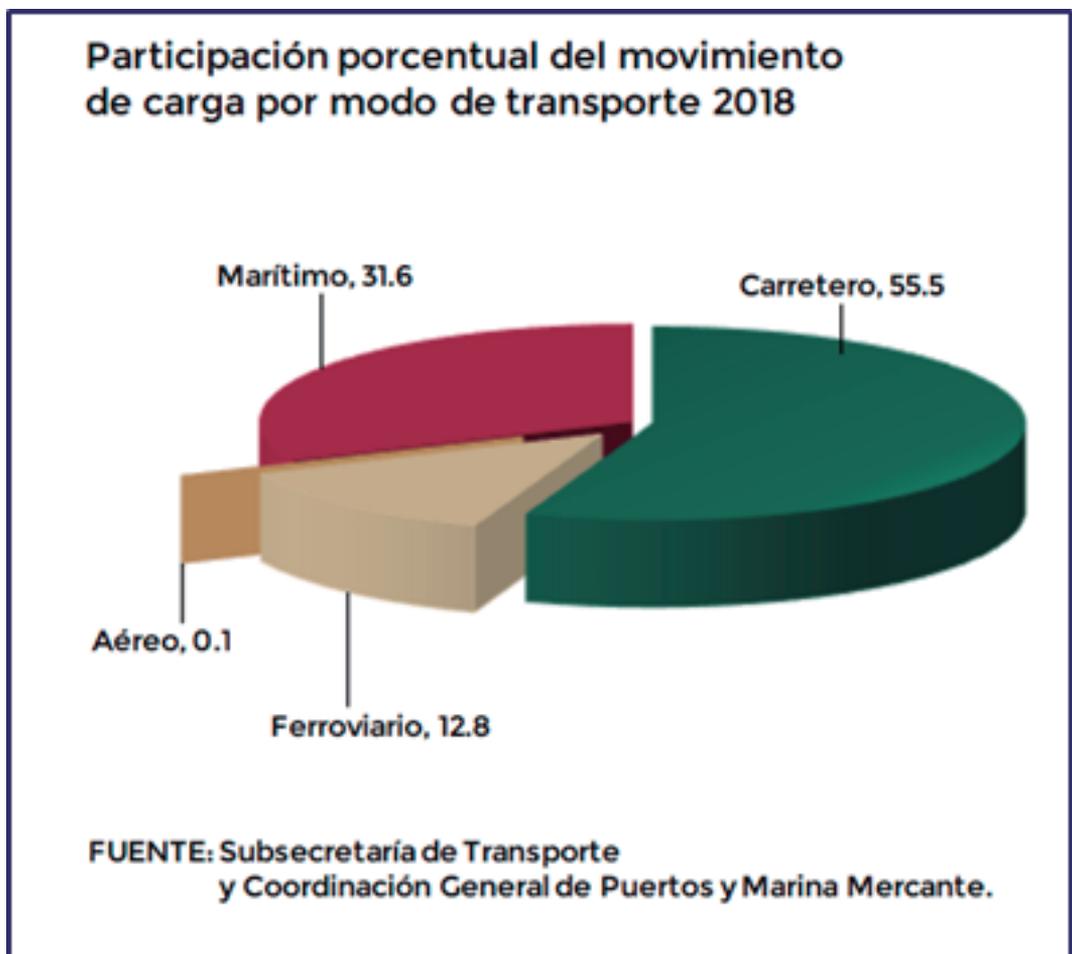
Figura 1
Los cinco puertos más desarrollados de México en el ámbito comercial



Fuente: iContainers.com

En este escenario, los puertos mexicanos se elevan como protagonistas, no solo por su participación e influencia en el ámbito económico y comercial de México, sino también porque se han convertido en puertas de entrada para actividades ilícitas que los mantiene constantemente en una situación de estrés hacia el interior del recinto portuario y su periferia.

Figura 2



Fuente: iContainers.com

Estas variables, entre otras, vinculan la importante existencia de los puertos mexicanos a otros elementos de influencia para el fortalecimiento de la seguridad nacional del país. Dicho de otra forma, la potencial interrupción de sus actividades o la ruptura de la cadena de suministros en el entorno social ciertamente podrían provocar serios inconvenientes con afectaciones económicas, sociales y políticas. Los puertos, en tal sentido, no pueden desligarse de su influencia en aspectos relevantes del diario acontecer nacional y deberían ser expuestos como instalaciones estratégicas. Pero esto no ha sucedido, por lo que es propio interrogarse ¿Por qué no considerar a los puertos como instalaciones estratégicas?

Tal designación les otorgaría una posición distintiva dentro de la administración federal y en consecuencia, generaría un mayor interés a los ojos del gobierno y la autoridad marítima nacional.

Ante esta disyuntiva, cabe resaltar que cuando se habla de seguridad nacional o de afectaciones a la misma en México, existe una extraña tendencia por utilizar de forma indistinta el concepto aplicándolo a problemas de carácter social, problemas

locales de delincuencia común e inclusive en situaciones que involucran desastres naturales, sin que éstos tengan una injerencia real en la seguridad nacional de México. La ausencia de una observancia objetiva y realista de forma involuntaria, si así se quiere ver, suele tener la intención de sublimar el nivel de importancia de un problema o como un medio para llamar la atención de la audiencia a la que se dirige el mensaje.

Lo cierto es que la seguridad nacional es el más elevado nivel de seguridad de un país, su preservación es la prioridad número uno para garantizar su permanencia y existencia. En efecto, existen múltiples elementos y amenazas que la pueden afectar o poner en riesgo desde el punto de vista de los cuatro campos del poder; empero, en un sentido estricto, lo más importante dentro del esquema de probabilidades que pueden poner en peligro la existencia del país está el identificar y prevenir objetivamente en qué momento determinadas circunstancias o eventos han cruzado el límite permisible y alcanzan la categoría de amenaza o riesgo a la seguridad nacional.

Esto requiere de un ejercicio analítico y metódico de alto ni-

vel, con conocimiento de causa, que proponga un estudio de los factores que intervienen para evaluar las circunstancias que se definan como amenazas o riesgos y este ejercicio es la parte más importante cuando se habla de seguridad nacional.

Aunque se considera innecesario enumerar las amenazas establecidas en el artículo 5 de la Ley de Seguridad Nacional (LSN), si es indispensable hacer una evaluación sobre cuáles de estos enunciados representan realmente una amenaza a la "integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano" (LSN, 2005, p. 1), es decir, aquellas situaciones o efectos que pongan en peligro la existencia misma del país, tal como lo establece la misma legislación. De las que se incluyen en esta ley, la que corresponde al inciso XII es definitivamente de alta relevancia, misma que se enuncia como: "actos tendentes a destruir o inhabilitar la infraestructura de carácter estratégico o indispensable para la provisión de bienes o servicios públicos" (LSN, 2005, p. 2).

Léase correctamente, "infraestructura de carácter estratégico o indispensable para la provisión de bienes o servicios públicos", que en este caso seguramente

están asociados a los servicios de energía eléctrica, el suministro de petróleo, gasolinas y sus derivados, y probablemente, otros servicios que son también necesarios como la conexión carretera o ferroviaria.

Ahora bien, el presente trabajo está encaminado a establecer los motivos por los que los puertos marítimos debieran ser incluidos dentro del concepto estratégico, o descubrir posibles factores que se contraponen con esta noción, por lo que es menester tener perfectamente definido lo que el término implica o significa. En este sentido, cabe preguntarse en primer lugar ¿Qué se debe entender por infraestructura de carácter estratégico? o si es necesario adoptar un nuevo concepto que sea homogéneo.

Este es el primer paso en este estudio, a lo largo del mismo se observará que existen múltiples concepciones similares o que se asumen como tales, de la idea de infraestructura estratégica o estructura que serán desglosados y explicados. De igual forma, se plantean los escenarios de seguridad, riesgos y amenazas que se enfrentan en la realidad actual.

Aunado a lo anterior, se pretende promover el pensamiento

analítico del lector para ampliar su visión acerca de los puertos marítimos en México y observar más allá de solo una instalación comercial con un incesante movimiento de personal interactuando con buques de carga. Para percibir los puertos con un sentido de pertenencia y aprecio haciendo germinar la semilla interna que todos los mexicanos llevan para crear una conciencia de protección hacia un bien nacional que es de todos los mexicanos.

Finalmente, contribuir a modificar la percepción de pseudo confort que se tiene respecto a la protección marítima y portuaria por conjeturas ficticias de que México está exento de ser víctima de actos de terrorismo y sabotaje, y aceptar que en realidad el país se encuentra en una posición geográfica altamente vulnerable y expuesta.

Desarrollo

La nueva visión de seguridad post 9/11

A través de una mirada retrospectiva de los últimos 30 años, se pueden distinguir dos eventos relevantes que sobresalen por los fuertes efectos que tuvieron a nivel mundial; el primero llegó en

el año de 1989 con la caída del muro de Berlín, marcando el fin de la supuesta Guerra Fría y la subsecuente disolución de la entonces Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Aunque el suceso se verificó físicamente en Europa con una inicial euforia por la unificación de las dos Alemani- as, también definió un partea- guas cambiando los paradigmas hacia la forma de ver la seguridad internacional. Le siguieron una serie de transformaciones de influencia internacional, entre ellas, se incluyó la idea de reducir el énfasis otorgado al poder mili- tar para tratar los asuntos de seguridad entre Estados, a cambio de la adopción de un entorno de supuesta paz que promoviera el intercambio comercial bajo la in- fluencia del poder económico y la globalización, asumiendo esto como una política que serviría para que los países alcanzaran una suerte de seguridad de for- ma automática (Kilroy, Rodríguez Sumano, & Hatalay, 2017).

Cuando apareció la idea de la globalización, llegó con una nue- va postura que se extendió rápi- damente en el mundo a través de una fuerte orientación hacia nuevas áreas de oportunidad dentro del campo económico, se abrió el camino para que el intercambio comercial mundial

repuntara y se hiciera con mayor conectividad, más expedito y competitivo. De forma abrupta, el escenario se había modificado en aspectos vitales de seguridad dando lugar a una ideología que propagaba, de alguna forma, la paz mundial y el libre comercio.

Si la Guerra Fría había terminado y EE. UU. volvía a ser el único poder hegemónico, entonces ¿Qué razones podían sostener la existencia de grandes contingentes militares? La lógica decía que habría que disminuir sustantivamente estos efectivos, presupuestos, asignación de recursos y otros gastos asociados. Por desgracia, este pensamiento, si acaso existió, tuvo un efímero auge y duró muy poco. La incertidumbre nuclear generada a lo largo de la Guerra Fría fue reemplazada por una serie de “nuevas amenazas a los intereses nacionales de Estados Unidos” (Hossein-Zadeh, 2011) ahora con la mirada puesta en actores ‘no estatales’ representados en la personalidad de “...Estados radicales, el terrorismo global y la militancia del Islam” (Hossein-Zadeh, 2011) quienes se convertirían en los nuevos enemigos del mundo democrático.

El fin de la Guerra Fría significó un grito de victoria para EE. UU. y sus

aliados, en los años que siguieron entre 1990 y 2001, el escenario mundial se fue adaptando a la nueva realidad y se impulsaron los lazos comerciales entre países bajo el auspicio de la globalización; sin embargo, el efecto de la disolución de la URSS trajo consigo desestabilización regional con guerras como la de Croacia por su independencia o la guerra civil de Georgia; a pesar de ello, había mayor expectativa por los beneficios globales que los bemoles que se pudieran generar.

México, como vecino inmediato de EE. UU., aprovechó la oportunidad para mejorar las relaciones comerciales a través del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN o NAFTA por sus siglas en inglés)¹ que fue un importante motor en el intercambio comercial. Aunque hay que mencionar que desde mucho antes del TLCAN, la interacción comercial, particularmente entre México y EE. UU., ha sido siempre privilegiada.

A pesar de que el entorno global se mostraba favorable, las nuevas amenazas que EE. UU. había predicho, por así decirlo, tuvieron su punto de inflexión durante el ataque terrorista al World Trade Center (WTC) de Nueva York y otros puntos estratégicos el 11

¹ El TLCAN entró en vigor el 1 de enero de 1994.

de septiembre de 2001. Este es el segundo evento trascendental de la historia reciente que nuevamente dio un giro inesperado a la percepción de seguridad mundial.

El 9/11, tan dramático, impactante, televisado y repetido un millar de veces en todo el mundo, cambió la dinámica de la seguridad mundial. Esta acción fue vista por EE. UU. como algo imperdonable, solo comparable con el ataque de Pearl Harbor.

Así, se dio inicio a un proceso de reconfiguración interna en el país del norte para modificar sus estructuras gubernamentales al tiempo que, de forma externa, proclamaba su guerra contra el terrorismo que arrastró nuevamente al mundo hacia una nueva era, la era del terrorismo.

A partir de ese momento, EE. UU. ha impulsado múltiples iniciativas internacionales para mantener la dinámica del comercio, entre ellos el marítimo, dentro de un ambiente seguro, algunas de forma bilateral como la Iniciativa de Protección de Contenedores (Container Security Initiative, CSI), implementada en 2002 y que incorpora tres elementos centrales: 1) Identificar contenedores de alto riesgo; 2) Pre

inspeccionar y evaluar contenedores antes de ser embarcados (lugar de origen) y 3) Utilización de tecnología para pre inspeccionar contenedores de alto riesgo para garantizar que la inspección se pueda hacer rápidamente sin ralentizar el movimiento del comercio, este sistema ha permitido que actualmente se inspeccione el 80% de la carga contenerizada que llega a EE. UU. (DHS, 2019).

Otras más han sido auspiciadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) para promover la cultura de la seguridad y la protección de cargas, buques y puertos, como el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP). Estos y otros instrumentos han contribuido a mejorar las condiciones de protección marítima y portuaria en el mundo y en particular para EE. UU. ya que es el consumidor número uno del planeta y necesariamente requiere de enormes cantidades de insumos que provienen de otros países.

La nueva idea de seguridad mundial ahora se sustentaba en la amenaza terrorista. Con múltiples aristas y consecuencias que se extendieron a los puertos marítimos debido a los grandes flujos

de mercancías provenientes de todos los rincones de la tierra. Esta idea fue transpolada a todos los países que comerciaban a través del mar y, de una u otra forma, tuvieron que hacerse ajustes para cumplir con las exigencias impuestas. México, como uno de los principales proveedores de EE. UU. indudablemente, quedó atrapado por estos requerimientos y de esta forma tuvo que incorporarse a las iniciativas de protección y seguridad.

La geografía de América del Norte, amenazas y riesgos comunes

La cercanía geográfica de México con EE. UU. siempre ha sido un importante factor de influencia en todos los ámbitos. Cuando EE. UU. inició su campaña para ganar aliados en contra del terrorismo, la confluencia de sus vecinos inmediatos era más que obvia, la doctrina de seguridad de EE. UU. en palabras del Dr. Raúl Benítez (2005) "implica la cooperación con gran cantidad de países del mundo, pero en primera instancia con sus vecinos y socios comerciales" (Benítez Manaut, 2005, pág. 33). De hecho, la geografía de América del Norte y el interminable intercambio comercial, presentan un escenario que exige fusionar dos aspectos alta-

mente relevantes para cualquiera de los tres países: seguridad y comercio. A sabiendas que el segundo depende grandemente de la primera, ya que, en ausencia de condiciones apropiadas de seguridad, el comercio puede volverse una aventura peligrosa y es un hecho indiscutible que el fenómeno comercial no se detendrá, lo que obliga a observar seriamente todos los ángulos de los riesgos y amenazas que pongan en peligro la estabilidad de estas actividades.

Ahora bien, dentro del compartimentaje de América del Norte, cada país observa las amenazas desde diferentes puntos de vista. Para EE. UU. y Canadá las relacionadas con el terrorismo y la delincuencia organizada transnacional (DOT)² tienen ese orden de importancia, en cambio para México es el orden inverso. Aunado a lo anterior, hay que objetivar que, de los tres países, México es el más distante de las políticas exteriores de estadounidenses y canadienses dentro de la esfera de la seguridad internacional.

En el entendido que el 9/11 cambió el escenario regional para todos y que la conexión de México con EE. UU. va más allá de solo lo geográfico, es indudable asumir que México es un poten-

² Esto incluye tráfico ilegal de estupefacientes, tráfico de personas, lavado de dinero, extorsión, y toda forma de delinquir que implique la composición de una estructura organizacional.

cial objetivo de agresiones a diversas instalaciones o puede ser usado como país de tránsito hacia el norte, como regularmente ocurre con migrantes y el tráfico de drogas. En consecuencia, se presenta una obligación de facto para que México dirija sus esfuerzos de seguridad y protección física de las instalaciones mexicanas de mayor relevancia, aquí es importante considerar que los puertos deben estar contempladas entre ellas.

De esta forma se resguardan los bienes nacionales y de manera colateral se contribuye con la seguridad regional, pero, sobre todo, con la propia. Por ejemplo, como respuesta inmediata después del 9/11, en México se reforzaron destacamentos militares de seguridad dentro de refinerías y plataformas petroleras en la Sonda de Campeche principalmente, considerando que existía una probabilidad de que se extendieran acciones terroristas hacia las mismas.

Sin embargo, la realidad es que en la psique política y del ciudadano común, México no es un país propenso a ser sujeto de un ataque terrorista o similar a lo que le sucede a EE. UU., la sola idea suena descabellada para algunos y se ve como algo ver-

daderamente remoto; pero, las condiciones de seguridad y estabilidad que se presume existen pueden modificarse más rápido de lo que se piensa y en la actualidad no existe ningún mecanismo que pueda garantizar que México u otro país puedan ser víctimas de un atentado terrorista o de sabotaje.

Esta actitud de desdén solo abre el abanico de posibilidades para acciones que se extienden hasta el ámbito criminal y debe ser preocupante pues, aun a sabiendas de que existe la posibilidad de daño a instalaciones de carácter estratégico, se omite asumir posturas más firmes en cuanto a su protección, eventualmente esto podrá tener implicaciones directas e indirectas para el país víctima y sus vecinos.

En todo este contexto, EE. UU. sigue siendo el referente y ha sido el promotor número uno de múltiples acciones de prevención a través de una vigilancia exhaustiva, registro y revisión de personas y bienes, entre otras medidas que se han adoptado. Por ejemplo, EE. UU. maneja un hipotético escenario de dimensiones catastróficas específicamente contra instalaciones portuarias. El supuesto plantea la introducción clandestina de un artefacto

nuclear o bomba sucia³ dentro de un contenedor de carga o a bordo de un buque y su detonación en territorio estadounidense. Otra versión dada a este contexto, con similares consecuencias, es que el citado artefacto sea introducido a través de un puerto mexicano o canadiense y sea trasladado vía terrestre hasta EE. UU.; ambas situaciones presentan un devenir que nadie desea enfrentar. La hipótesis ha sido tomada con extrema seriedad y preocupación en el gobierno estadounidense, un país que cuenta con 350 puertos comerciales y alrededor de 95 mil millas de línea de costa y aguas interiores (Bodenheimer, 2003).

Como una acción de respuesta a lo antes planteado, en 2006, el congreso de EE. UU. emitió la Ley de Seguridad y Responsabilidad para Todos los Puertos (SAFE Port Act of 2006),⁴ donde se ordena que la totalidad de contenedores que ingresan o salen de EE. UU. deben ser escaneados, una tarea verdaderamente titánica y prácticamente imposible, al menos por el momento. Esta ley “originalmente programada para ser implementada [en 2012], fue aprobada [...] por la preocupación de que terroristas pudieran usar contenedores para contrabandear armas nucleares, ma-

teriales radiológicos, explosivos o de sus propios combatientes a Estados Unidos para un ataque” (Gruenert, 2016).

A pesar de ello, la entrada en vigor de esta ley ha sido pospuesta varias veces a solicitud del Departamento de Protección⁵ de la Patria (Department of Homeland Security, DHS) por diversas causas, principalmente de presupuesto, por lo que EE. UU. ha debido recurrir a una serie de acuerdos bilaterales y multilaterales con otros países para implementar medidas preventivas que reduzcan el riesgo de que un escenario de tales dimensiones suceda.

Además de la CSI antes mencionada, probablemente considerado el instrumento más fuerte en este rubro, existe la Asociación Aduanera y Comercial Contra el Terrorismo (Customs Trade Partnership Against Terrorism, CTPAT) que conjunta a comerciantes internacionales dándoles la categoría de ‘bajo riesgo’ por lo que reciben tratamiento excepcional para el ingreso de sus mercancías. Estos programas componentes de otros tantos, son manejados por la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de EE. UU. (Customs and Border Protection, CBP), son enteramente voluntarios y están encamina-

3 Una clase de Artefacto de Dispersión Radiológica (RDD) que combina explosivos convencionales como la dinamita con material radioactivo como el cobalto 60.

4 Security and Accountability For Every Port Act of 2006.

5 Algunos autores traducen DHS como Departamento de Seguridad de la Patria: sin embargo, el término security se traduce como protección y seguridad como safety.

dos a establecer relaciones con la comunidad comercial mundial para “fortalecer las cadenas de suministro internacionales y mejorar la seguridad fronteriza de los Estados Unidos” (U.S. CBP, 2018). El sistema establece que “CBP puede proporcionar el más alto nivel de seguridad de carga solo a través de una estrecha cooperación con los principales interesados de la cadena de suministro internacional” (CBP, 2019).

Actualmente CTPAT ha certificado más de 11,400 agremiados en diferentes rubros comerciales alrededor del mundo, entre ellos se incluyen operadores y terminales portuarias, navieras internacionales, transportes de mercancías por carretera y ferrocarril que se mueven desde México a EE. UU. El propósito del acuerdo se enfoca en “proteger la cadena de suministro, identificar brechas de seguridad e implementar medidas de seguridad específicas y mejores prácticas” (CBP, 2019) y representa otorgarle al comerciante extranjero un estatus de confianza por encima del estándar en sus procesos de importación y exportación, con una muy considerable disminución en el número de inspecciones, que se traduce en reducción de los tiempos, acceso a carriles de rápido intercambio en movimien-

tos terrestres, recibir una variedad de cursos y entrenamiento, entre otros. Todo lo que un exportador de mercancías hacia EE. UU. desea obtener.

Es decir, ante la enorme demanda de mercancías de la sociedad estadounidense y la necesidad mundial comercial por entregarlas, EE. UU. ha establecido sus propias reglas de operación para todo aquel que desea ingresar bienes por sus puertos y fronteras. Aquel exportador que no esté conforme con estos estatutos, simplemente tendrá que sujetarse a los procesos regulares que, en la mayoría de los casos, extienden considerablemente el tiempo de sus operaciones. En el caso de México las opciones son aún más limitadas, por no decir que no hay otras, obligado por sus compromisos bilaterales y necesidades de exportación, no puede excusarse de estos acuerdos y sistemas pues EE. UU. representa el principal destino del comercio nacional.

Los puertos estadounidenses, al igual que sus aeropuertos representan las principales puertas de entrada al país. Ambos tienen una elevada connotación de importancia en asuntos de seguridad nacional. Por ejemplo, hay que recordar que durante los eventos del 9/11, además de

las fronteras terrestres y los aeropuertos, los puertos de EE. UU. fueron cerrados a toda actividad comercial por varios días, “una forma de reconocer que los buques, al igual que los aviones, podrían servir también como armas mortales” (Taylor & Kaufman, 2009), simultáneamente se desplegaron múltiples unidades de la Guardia Costera para protección de los más importantes. Debe entenderse que, en las condiciones presentes, independientemente de la estructura final que vaya a tener el nuevo TLCAN, ahora llamado T-MEC o USMCA, el intercambio comercial va a continuar, de hecho, en tanto no se apruebe la nueva versión de tratado, el anterior continúa vigente. Existe tal cantidad de elementos de influencia en esta interdependencia comercial regional, que es una actividad prácticamente imparable que mantendrá su momentum permanentemente.

Para México se puede decir que esta ‘convivencia’ comercial actualmente se desarrolla en un ambiente en el que, como nunca antes, los tres países de la región viven un escenario internacional con múltiples problemas y amenazas comunes y ante esta consideración, obligadamente, deben buscar sus puntos de concurren-

cia a pesar de las diferencias. Tal circunstancia debiera representar para México una ventana de oportunidad en lugar de un obstáculo, de tal forma que las opciones que se presentan para mejorar la relación comercial, debidamente asociada con seguridad y protección, pueden promover una nueva ‘cultura de la seguridad regional’ que involucre a México de forma más activa y con mayor atención hacia las condiciones en que operan los puertos mexicanos.

Esta postura implica que el país asuma un verdadero papel responsable con acciones contundentes, planeadas para ser ejecutadas en tiempo actual y prospectivo considerando los diversos escenarios de riesgo y amenaza. Acciones decisivas con presencia armada encaminadas a fortalecer la seguridad y protección de las estructuras portuarias nacionales.

La actual condición de seguridad y protección en que operan los puertos los hace extremadamente vulnerables y no puede negarse ni debe postergarse. Los puertos mexicanos son enormemente relevantes para la economía nacional y la interrupción de sus actividades por cualquier razón, traería serias consecuencias. La protección de

sus instalaciones no puede ser postergada bajo el argumento de que 'aquí no pasa nada', actualmente, es un imperativo indispensable.

La identificación de términos y la legislación en México

Cuando se tratan asuntos oficiales, legales o de competencia internacional, es indispensable emplear el vocabulario correcto al manejar términos y definiciones. La ausencia en el empleo de una adecuada terminología puede provocar diversas reacciones con un mensaje que, puede presumirse, desconoce el tema del que se habla o simplemente el asunto no se trata con la seriedad que merece.

Así que la importancia de esto redundará en que, las diferencias entre conceptos que deben ser identificados plenamente como uno solo, generan confusión y desconcierto al tratar de asimilarlos correctamente. El simple hecho de que no haya claridad sobre el asunto que se trata, cae en el campo de la interpretación en lugar de obtener una noción clara.

En razón de lo anterior y con el fin de establecer los mejores parámetros para una correcta conceptualización de los términos que se emplean, el referente indudable debe ser la legislación

nacional e internacional, cuando así lo amerita el caso, con ello se deja bien señalado a que se refiere el tema. Dado que el punto a tratar en el presente documento se relaciona con la interrogante de las causas por las cuales los puertos debieran ser reconocidos como instalaciones o infraestructuras estratégicas, es indispensable observar cual es la correcta postura de esta percepción.

Para México se tienen varios conceptos sobre lo que debe ser un activo con categoría estratégica que serán abordados más adelante mediante una revisión de la legislación nacional, el mismo ejercicio ha permitido descubrir algunas inconsistencias y falta de homogeneidad.

En primera instancia, se descubre que, en el uso de la terminología combinada entre **estructura, infraestructura o instalación**, hay un manoseo indistinto sin establecer cuál de los tres debe fungir como un concepto único. Aquí no importa si en la interpretación se da por sentado que se refiere a lo mismo, en una situación de carácter oficial o legal, será solo eso: una interpretación.

Lo que realmente interesa es que se defina y utilice el término correcto, el que está en la ley, de otra forma el empleo de otra terminología solo es especulativo y vago.

Este es el primer paso de la revisión y para los efectos se recurre al Diccionario de la Real Academia Española (DRAE).

Tabla 1

ESTRUCTURA	INFRAESTRUCTURA	INSTALACIÓN
<p>Del lat. <i>structūra</i>.</p> <p>1. f. Disposición o modo de estar relacionadas las distintas partes de un conjunto.</p> <p>2. f. Distribución y orden de las partes importantes de un edificio.</p> <p>3. f. Distribución y orden con que está compuesta una obra de ingenio, como un poema, una historia, etc.</p> <p>4. f. Armadura, generalmente de acero u hormigón armado, que, fija al suelo, sirve de sustentación a un edificio.</p>	<p>1. f. Obra subterránea o estructura que sirve de base de sustentación a otra.</p> <p>2. f. Conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera.</p>	<p>1. f. Acción y efecto de instalar o instalarse.</p> <p>2. f. Conjunto de cosas instaladas.</p> <p>3. f. Recinto provisto de los medios necesarios para llevar a cabo una actividad profesional o de ocio.</p> <p>En pl. Instalaciones industriales, educativas, deportivas.</p> <p>4. f. Organización de un espacio o conjunto de objetos con fines artísticos.</p>

Fuente. Elaboración propia con información del Diccionario de la Real Academia Española

De acuerdo con el DRAE los términos estructura, infraestructura e instalación están relacionados de alguna forma, pero no son sinónimos. Ciertamente, existen innegables similitudes entre ellos en forma de complementos. Por ejemplo, entre estructura e infraestructura, ambas se refieren a que 'sirven de base o sustentación a un edificio', la segunda particularmente reseña una parte subterránea que se puede asociar a los cimientos o los componentes que dan sostenimiento al inmueble y que también se asimila a la estructura. Por otro lado, la instalación hace énfasis al con-

junto del inmueble en cuestión como un todo, de tal suerte que se puede decir hace referencia a toda la estructura, edificio o conjunto de edificaciones en sí.

En todo caso, se sigue abogando por la conveniencia de utilizar un solo término al describir un edificio al cual se le otorgue la categoría de estratégico propiamente y, para este caso, se infiere que el término más adecuado debe ser 'instalación'.

En este mismo orden de ideas, al analizar la legislación en México se encuentran diversos concep-

tos que se estima hacen referencia a lo mismo. Así que el primer paso en una revisión de esta índole inicia por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM). El primer detalle que se encuentra en este examen es que conceptos como 'instalación o instalaciones estratégicas', 'estructura o infraestructuras estratégicas' **no se menciona en ninguna de sus partes**, a cambio de ello la CPEUM establece el término **áreas estratégicas** en el artículo 25, párrafo 5 y es plenamente específica acerca de ellas: "El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las **áreas estratégicas** que se señalan en el artículo 28, párrafo cuarto de la Constitución..." (CPEUM, 1917, pág. 25). Y al revisar el artículo 28 con el mencionado párrafo, las **áreas estratégicas** de México son:

*Correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos [...] La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son **áreas prioritarias** [NO estratégicas] para el desarrollo nacional... (CPEUM, 1917, pág. 37).*

Este párrafo deja bien claro que los puertos marítimos **no ingresan en este esquema**. Además de lo anterior, se puede asumir, por medio de la interpretación, que

un 'área estratégica' está por encima de otras llamadas 'áreas prioritarias' donde se incluyen la comunicación vía satélite y los ferrocarriles. En un sentido estricto es indispensable definir estas acepciones, ya sea modificando la constitución o definiendo en leyes secundarias las mencionadas 'áreas estratégicas' y 'áreas prioritarias'.

En complemento del mismo párrafo de la CPEUM se dice: "...así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión" (CPEUM, 1917, pág. 37). Esto es extremadamente relevante y presenta una ventana de oportunidad que indica la facultad del congreso para calificar **otras actividades nacionales** que entrarían en el mismo estatus de 'áreas estratégicas, es decir, el Congreso de la Unión **tiene la atribución de establecer nuevas áreas estratégicas** conforme se requieran en beneficio del país. Finalmente, establece que: "La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son **áreas prioritarias** para el desarrollo nacional..." (CPEUM, 1917, p. 34) dejando a la 'libre interpretación' lo de prioritarias.

Ahora bien, siguiendo un debido orden de importancia, por

así convenir, obsérvese la referencia que hace la Ley de Seguridad Nacional (LSN) en este aspecto. En ella se plantea el término **'infraestructura de carácter estratégico'** en su artículo 5 que dice: "Para los efectos de la presente Ley, son amenazas a la Seguridad Nacional: XII. Actos tendientes a destruir o inhabilitar la infraestructura de carácter estratégico o indispensable para la provisión de bienes o servicios públicos" (LSN, 2005, p. 2).

Aquí, aparece de nuevo el término 'infraestructura de carácter estratégico', que bien puede quedar como infraestructura estratégica simplemente. La pregunta que surge es ¿se refiere a lo mismo que dice la CPEUM?, ante esta disyuntiva habría que definir las diferencias o similitudes entre 'área estratégica' e 'infraestructura de carácter estratégico'. Su mayor paralelo puede ser que ambos se consolidan como "indispensables para la provisión de bienes o servicios públicos" (LSN, 2019, pág. 2) al final, en un sentido estricto, esto crea ambigüedad.

La tercera propuesta se registra en la Ley General de Protección Civil (LGPC), en su Artículo 2, fracción XXXII, donde se establece la definición de 'infraestructu-

ra estratégica':

Aquella que es indispensable para la provisión de bienes y servicios públicos, y cuya destrucción o inhabilitación es una amenaza en contra de la seguridad nacional y ocasionaría una afectación a la población, sus bienes o entorno. La unidad mínima de dicha Infraestructura Estratégica es la Instalación vital; (LGPC, 2018, pág. 4).

El texto es muy similar a la concepción que se da en la LSN, sin embargo, aquí también aparece un nuevo actor al que se le llama 'instalación vital'. El mayor inconveniente es que esta instalación vital **nunca vuelve a aparecer en ninguna parte** y por lo tanto, no existe definición alguna, por lo que de nuevo surge una pregunta más ¿qué se debe entender por instalación vital?

A esta lista se le agrega lo establecido en la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública (LGSNSP), en la que maneja el término 'instalaciones estratégicas':

Artículo 7.- *Conforme a las bases que establece el artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las Instituciones de Seguridad Pública de la Federación, el Distrito Federal, los Estados y los Municipios, en el ámbito de su competencia y en los términos de esta Ley, deberán coordinarse para:*

XI. Participar en la protección y vigilancia de las Instalaciones Estratégicas del país en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables; (LGSNSP, 2016, págs. 2, 3)

Más adelante, como un complemento al párrafo anterior, se proporciona una definición de lo que se debe entender por 'instalaciones estratégicas' en su Artículo 146 como sigue:

Para efectos de esta Ley [LGSNSP], se consideran instalaciones estratégicas, a los espacios, inmuebles, construcciones, muebles, equipo y demás bienes, destinados al funcionamiento, mantenimiento y operación de las actividades consideradas como estratégicas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM], así como de aquellas que tiendan a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano, en términos de la Ley de Seguridad Nacional (LGSNSP, 2016, pág. 45.)

El párrafo tiene características muy particulares que, al desglosarlo y hacer un análisis del mismo, se pueden establecer algunas partes fundamentales:

1. *Delimita la aplicación del término de instalaciones estratégicas: "a los espacios, inmuebles, construcciones, muebles, equipo y demás bienes..."*

2. *Define la razón por la cual son consideradas 'estratégicas' y lo sustenta en función de la CPEUM: "...destinados al funcionamiento, mantenimiento y operación de las **actividades consideradas como estratégicas** por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos..." aunque la CPEUM nunca define cuales son las actividades consideradas como estratégicas, a menos que sean deducidas y,*

3. *Le otorga un objetivo: "...así como de aquellas que tiendan a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano, en términos de la Ley de Seguridad Nacional".*

Esta descripción es probablemente la más acertada, lo encuadra en sus ámbitos de aplicación y le da sustento legal. Esto es un buen referente de una definición. Por otro lado, la relación entre el término y otros instrumentos legales se extiende para aparecer por **una sola ocasión** en el artículo 3 del Reglamento del Servicio de Protección Federal:

Artículo 3.- *El Servicio de Protección Federal tiene a su cargo la prestación de **servicios de protección, custodia, vigilancia y seguridad de personas, bienes e instalaciones a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal**, así como a los órganos de carácter federal de los Poderes Legislativo y Judicial, organismos constitucionalmente autónomos y demás instituciones públicas que así lo soliciten.*

*Además de lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá participar en la ejecución de las acciones para el resguardo de **instalaciones estratégicas**, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables y prestar servicios a personas físicas o morales (SEGOB, 2015, pág. 1)*

La definición es retomada nuevamente dentro del Manual de Organización General del Servicio de Protección Federal en su misión y visión donde establece que puede asegurar "la protección, custodia, vigilancia y seguridad de [...] instalaciones estratégicas..." (SEGOB, 2017, pág. 12) y "ser el referente en el diseño e instrumentación de los

sistemas de seguridad física en inmuebles gubernamentales, instalaciones estratégicas, empresas y de protección a personas” (SEGOB, 2017, pág. 12). Se puede decir que en este aspecto el Servicio de Protección Federal tiene bien claro lo que es una instalación estratégica, aunque en realidad sus funciones se concentran en la seguridad física de edificios gubernamentales, casetas de cobro y otras instalaciones.

Haciendo un recuento de este variado cúmulo de acepciones, se puede deducir que la legislación nacional incorpora, por sí sola, cinco diferentes formas para definir un activo estratégico, estos son: Infraestructura de Carácter Estratégico (LSN), Infraestructura Estratégica (LGPC), Instalaciones Estratégicas (LGSNSP), Áreas Estratégicas (CPEUM) y la Instalación Vital (LGPC), esta última no tiene el entorno estratégico, pero puede interpretarse como que es un componente ‘valioso’ dentro de la estructura.

Nuevamente se tiene que cuestionar ¿cuál de ellas debe ser la utilizada? La situación deriva en la especulación, que siempre genera controversia porque está sujeta a interpretación y esto no es un escenario ideal. El establecer un concepto que sea están-

dar dentro de toda la legislación nacional requiere, indudablemente, de modificaciones a las leyes involucradas, incluyendo, tal vez, la propia constitución.

¿Cómo calificar una instalación estratégica?

Los argumentos expuestos generan una necesaria búsqueda por obtener un concepto que sea homogéneo. Es decir, una sola expresión que determine la forma de llamar a una ‘edificación estratégica’, para ello es primordial establecer cuáles son las características que esta edificación debe reunir y que son propias y exclusivas del mismo. De esta forma, se marca la pauta que permite definir con precisión a que se refiere.

En este sentido, se puede decir que las definiciones presentadas por la LGSNSP en su artículo 146 sobre Instalaciones Estratégicas y la presentada en la LGPC en su artículo 2 sobre Infraestructura Estratégica, son las que más se acercan a la interpretación de las características que debe reunir un inmueble de este tipo. Cuentan con similitudes muy cercanas y se pueden tomar para establecer ‘una sola’ que refiera todas estas instalaciones y sus características.

Tabla 2

Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública	Ley General de Protección Civil
<p>Artículo 146.- Para efectos de esta Ley se consideran instalaciones estratégicas, a los espacios, inmuebles, construcciones, muebles, equipo y demás bienes, destinados al funcionamiento, mantenimiento y operación de las actividades consideradas como estratégicas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como de aquellas que tiendan a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano, en términos de la Ley de Seguridad Nacional.</p>	<p>Artículo 2.- para efectos de esta ley se entiende por:</p> <p>XXXII. Infraestructura Estratégica: Aquella que es indispensable para la provisión de bienes y servicios públicos, y cuya destrucción o inhabilitación es una amenaza en contra de la seguridad nacional y ocasionaría una afectación a la población, sus bienes o entorno...</p>

Fuente: elaboración propia con información de la legislación nacional.

Si se toman estas dos percepciones como base y se hacen algunos ajustes, se puede proponer como definición única la siguiente:

Son Instalaciones Estratégicas

aquellos inmuebles, construcciones y espacios físicos del territorio nacional destinados al funcionamiento, mantenimiento y operación de actividades consideradas como estratégicas para el Estado mexicano por la legislación nacional, que son indispensables para mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano, así como la provisión de bienes y servicios públicos, y cuya destrucción o inhabilitación es una amenaza en contra de la seguridad nacional. Al texto propuesto se le han eli-

minado algunos conceptos mismos que se reemplazan por otros de la siguiente forma:

- 1) 'muebles, equipo y demás bienes' que es reemplazado por 'espacios físicos del territorio nacional'.
- 2) 'las actividades consideradas como estratégicas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos' debido a que la propia CPEUM no establece cuales son dichas actividades, por lo que se deja en manos de la legislación nacional.
- 3) 'ocasionaría una afectación a la población, sus bienes o entorno' se considera redundante ya que el mantener la 'integridad, estabilidad y permanencia del Estado mexicano' cubre necesariamente los mencionados.

Con esta definición se excluyen otros conceptos establecidos indistintamente para referirse, de alguna forma, a lo mismo. Men-

ción aparte merecen las denominadas 'áreas estratégicas' solo identificadas en la CPEUM y que requieren también de una definición, si no idéntica muy similar. Finalmente, en este mismo contexto, la existencia de la mencionada 'instalación vital' de la LGPC sugiere un estudio separado para identificarlas y clasificarlas o, definitivamente, eliminarlas del tema si así se considera conveniente.

La designación de instalación estratégica debe cumplir con ciertos requisitos directamente relacionados con la supervivencia del Estado, la protección de la población y la preservación de la soberanía nacional frente al resto del mundo. De esta forma se da categoría definida y específica sobre cuales instalaciones nacionales requieren ser resguardadas a toda costa y de forma permanente.

Por ejemplo, la situación que tuvo que enfrentar el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, el pasado 14 de enero de 2019, con el bloqueo de las vías del ferrocarril por parte de la Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Educación (CNTE) y cuya afectación se extendió hasta el puerto de Manzanillo, Colima. Se estimó que en su momento generaron

"pérdidas diarias de 1,000 millones de pesos, [según expresó] Francisco Cervantes, presidente de la Confederación de Cámaras Industriales de México (Concamin)" (Expansión, 2019).

En este escenario cabe cuestionarse ¿cuánto tiempo debe pasar para que la autoridad considere que una situación de tal magnitud afecta la economía del país o a la seguridad nacional? O por lo menos, se tome en consideración que se están agrediendo intereses de particulares, que deben ser protegidos por el Estado, obstaculizando el flujo de la cadena de suministros y una fuerte perturbación de la economía nacional. ¿Hasta dónde puede tolerarse este tipo de acciones? ¿qué sucede con la aplicación del Estado de Derecho?

No hay duda de que los puertos son un importante eslabón en la economía y el desarrollo del país. Se han convertido en las principales puertas de entrada y salida del comercio exterior y la suspensión de sus actividades o el cierre de sus accesos al hinterland son un tema que no puede tomarse a la ligera.

Una instalación estratégica, recibe este calificativo porque su importancia es de tal magnitud,

que si dejara de funcionar tendría serios efectos negativos en la estabilidad del país, en este caso específico dirigido a lo económico y lo social.

La ausencia de los puertos en la política de desarrollo de México

Todo lo que se ha planteado se presenta para sustentar la importancia que revisten los puertos en el devenir nacional. Una forma de dimensionar la importancia que históricamente se ha otorgado a los puertos y sus operaciones es desde el ámbito político. Para ello se hace un breve análisis de los objetivos, estrategias y líneas de acción que se han establecido en las diferentes administraciones federales.

Las últimas cuatro administraciones, es decir, desde el sexenio de Ernesto Zedillo hasta el de Enrique Peña Nieto, han plasmado diversos enunciados acerca de lo que en su momento consideraron para los puertos nacionales; sin embargo, en comparación con los niveles de avance de otros países, los esfuerzos han sido escasamente pocos para elevar su categoría y convertirlos en verdaderos nodos logísticos del país.

El documento base de toda administración federal se enuncia como Plan Nacional de Desarrollo (PND). En el sexenio de Ernesto Zedillo, a lo largo de 141 páginas del PND 1995-2000, solo menciona a los puertos marítimos en dos ocasiones para expresar que “hacen falta mejores accesos terrestres en algunos puertos marítimos y fronterizos” (PND 1995-2000, 1995, pág. 131). Renglones mas adelante se lee que “la mayoría de los puertos marítimos necesitan ampliarse y modernizarse” (PND 1995-2000, 1995, pág. 131), esto dentro del rubro denominado ‘Infraestructura e insumos básicos’.

Es decir, el PND 1995-2000 solo establece que se requiere una necesaria mejora en la conexión terrestre y ampliar y modernizar los puertos marítimos y deja al programa sectorial las líneas de acción para resolver el asunto. Cabe recordar que, en ese momento, recién se había ejecutado la requisa del puerto de Veracruz (1994) y acaba de entrar en vigor el Tratado de Libre Comercio (TLCAN).

Este período fue el inicio de la nueva estructura portuaria que se proyectaba y heredada por la anterior administración de Salinas de Gortari, de cierto modo se

puede decir, que se tuvo un importante crecimiento en cuanto a la construcción de estructuras portuarias que mejoraron sus capacidades además de la integración de la iniciativa privada a través de la recién creada figura de Administración Portuaria Integral (API) para encargarse de los puertos. En realidad, este sexenio fue el inicio de lo que se tiene actualmente en los puertos nacionales.

En el siguiente período, el PND 2001-2006 con Vicente Fox, solo se mencionan los puertos marítimos 'una sola vez' en todo el texto. Enfatizando en los problemas de conexión que existen "entre las principales ciudades y los puertos marítimos y fronterizos" (PND 2001-2006, 2001, pág. 108). Solo se puede asumir que el plan de crecimiento portuario se mantenía a buen ritmo, pero no se establece ninguna directiva para proyectarlos en el mediano o largo plazo.

Para no dejar en blanco este período, en junio de 2006 se publicó una nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos que estuvo centrada, básicamente, en la forma de administrar las tarifas del comercio exterior.

Le sigue el PND 2007-2012 de Felipe Calderón que, como es sa-

bido, tuvo un especial enfoque para enfrentar la delincuencia y el narcotráfico. En esta fase los retos en materia de puertos se expresan como la necesaria "construcción de nuevos puertos y la modernización de los existentes [y] potenciar a los puertos como nodos articuladores para crear un sistema integrado de transporte multimodal" (PND 2007-2012, 2007, pág. 129). Finalmente, en su estrategia 3.2 retoma el tema de forma secundaria al establecer la necesaria consolidación de los enlaces carreteros y de ferrocarril con los puertos.

Al igual que sus predecesores, no hay nada extraordinario que ordene acciones concretas para desarrollar y explotar el Sistema Portuario Nacional mexicano. Finalmente, en el PND 2013-2018 de Enrique Peña Nieto, se hizo énfasis en la economía nacional resaltándola como una prioridad para el país, de hecho, utiliza la connotación de 'política de fomento económico', prácticamente, como piedra angular.

...es necesario coordinar la política de fomento económico, la infraestructura logística y la política sobre sectores estratégicos como la minería, la agricultura y el turismo (PND 2013-2018, p. 80).

Y esto tiene una lógica indiscutible, aquí la cuestión es la identi-

ficación de los llamados sectores estratégicos del país, que en el mismo documento son enumerados en el Objetivo 4.8. Desarrollar los sectores estratégicos del país, los cuales se desglosan en cinco estrategias que hablan de la reactivación de políticas de fomento económico, el sector minero, el mercado interno y otros más.

Sin embargo, a lo largo de los llamados sectores estratégicos puede observarse que **los puertos o su desarrollo, no forman parte de este selecto grupo**. Es decir, la economía como pilar de esta administración no considera que los puertos tengan una participación relevante. Este es un detalle particular cuyo mensaje dice que el enfoque del desarrollo nacional de dicha administración no consideró el crecimiento de las capacidades portuarias como un área de importancia para la economía del país y, a pesar de ello, se tiene en proceso la obra de infraestructura portuaria más importante de los últimos cien años con el nuevo puerto de Veracruz.

Así que, si los puertos, en general, nunca han merecido una distinción especial por su importancia nacional, entonces ¿por qué invertir en un proyecto de tal mag-

nitud? Esto parece una discordancia entre lo que se dice y lo que se hace.

El argumento pone de manifiesto, nuevamente, que **cada administración federal establece libremente cuáles son sus prioridades** y esto lo hace de forma estrictamente particular de acuerdo con su visión y política de gobierno por lo que es constantemente cambiable, al menos cada seis años en México. A pesar de lo anterior, ya ha quedado establecido que se tienen identificados sectores, áreas e instalaciones que por su importancia son catalogados como estratégicos y esto los hace inamovibles, **pero los puertos marítimos y sus instalaciones operacionales no entran en esta categoría**.

México se encuentra actualmente en el umbral del inicio de una nueva administración federal, recientemente fue publicado el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. Este documento de 64 páginas, que explica las políticas de gobierno que se aplicarán a diversos temas de carácter social y que son motivo de otro estudio, de manera particular y como algo que debe llamar la atención poderosamente, solo menciona que el Estado conti-

nuará manejando los sectores estratégicos entre los que incluye al sistema de telecomunicaciones, ferrocarriles, la operación de los puertos marítimos y aeropuertos entre otros (PND 2019-2024, 2019).

De forma similar menciona que se modernizarán los puertos de Coatzacoalcos, Ver., y Salina Cruz, Oaxaca, dentro del proyecto del Istmo de Tehuantepec. Después de esto, no existe ninguna anotación que de dirección al futuro que deban buscar los puertos nacionales. Además de lo anterior, el pasado 9 de diciembre de 2019, dentro del tema de la iniciativa enviada por el partido Movimiento Regeneración Nacional (MORENA) para que la marina mercante, la educación náutica, las obras de dragado, entre otras atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) pasen al control de la Secretaría de Marina (MARINA), el Presidente Andrés Manuel López Obrador expresó su consentimiento al respecto:

El ejecutivo considera que el control de los puertos tiene que estar a cargo de la Secretaría de Marina... consideramos que debemos tener el control de los puertos por la importancia estratégica que tienen y le tenemos confianza la Secretaría de Marina... (Lastiri & Moreno, 2019).

Aunque el enfoque inicial de esto es la prevención del delito y la corrupción al interior de los puertos, el hecho de asimilar todo lo relacionado con la marina mercante y la protección marítima y portuaria, seguramente debe traer consigo un proyecto de gran alcance para mejorar las condiciones operacionales de los puertos y promover el crecimiento de la propia marina mercante.

En lo expuesto por el Presidente López Obrador, sobresale la expresión “por la importancia estratégica que tienen” al referirse a los puertos. Esto puede marcar un nuevo devenir acerca de la categoría que se debe asignar a los puertos nacionales.

Los puertos mexicanos: instalaciones que deben ser catalogadas estratégicas

Como parte de la doctrina mundial, por así llamarla, todos los países identifican ciertas instalaciones nacionales como estratégicas basados en las características que se han mencionado. México no es la excepción y se tienen identificadas instalaciones y estructuras físicas que son clasificadas como estratégicas, tales como las centrales termoeléctricas, nucleoeeléctricas, sistemas

de producción petrolera en la Sonda de Campeche por mencionar algunos. Esta categoría es otorgada por su relevante participación en todos los aspectos sociales y económicos del país, lo cual implica obligaciones del Estado para su preservación, desarrollo y mejora.

Tras observar que las políticas de gobierno de los últimos 24 años han sido renuentes a considerar el desarrollo marítimo y portuario como un verdadero potencial nacional para el desarrollo del país, es necesario acudir a otros instrumentos que despierten la conciencia para promover un desarrollo marítimo y portuario sostenido de largo plazo en México.

Es ineludible modificar esta visión terrestre tan arraigada en los mexicanos. No se trata de erradicarla, sino complementarla con una extensión hacia el mar y promover instrumentos políticos, académicos, legales y sociales que puedan dar impulso a un proyecto de desarrollo marítimo y portuario perenne en México. Bajo esta consideración, los puertos juegan un papel trascendental y una forma de potenciar su desarrollo es modificar su estatus actual por el de 'instalación estratégica'.

Por ejemplo, desglosando en partes la definición propuesta de Instalaciones Estratégicas para assimilarla a las instalaciones portuarias se pueden obtener fuertes similitudes con otras como las petroleras o de generación eléctrica, que cumplen con las exigencias necesarias:

1. *La primera parte establece que son: **inmuebles, construcciones y espacios físicos del territorio nacional**, que se aplica en su totalidad a los puertos y sus estructuras internas.*

2. *La segunda parte dice que estos espacios e inmuebles están **destinados al funcionamiento, mantenimiento y operación de las actividades consideradas como estratégicas para el Estado mexicano**; en este aspecto, los puertos desarrollan actividades que tienen una relación directa con actividades de carácter económico con un constante flujo de mercancías dentro de la cadena de suministros desde y hacia México. Dicha actividad tiene, definitivamente, un enfoque estratégico pues su interrupción se convertiría en un serio problema para la sociedad mexicana.*

3. *La tercera parte, incorpora que estas actividades son **indispensables para mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano**, esto es, existe una directa conexión entre las actividades portuarias y su propósito de preservar al Estado y, a su vez, proteger la integridad física de la población con la provisión de bienes y servicios públicos como un componente indispensable a través de la transferencia de insumos. Y por insumos se debe entender todo tipo de materiales de consumo, construcción, tecnológicos, etcétera.*

4. *La cuarta parte se relaciona con todo lo antes mencionado y determina que la destrucción o inhabilitación de estas instalaciones o las actividades relacionadas son*

una amenaza en contra de la seguridad nacional. En definitiva, la destrucción o inhabilitación de un puerto o parte de este traería afectaciones y consecuencias de alto nivel, como el de seguridad nacional, con la consecuente afectación a la población.

Es decir, si estos son los requisitos para que una instalación sea considerada como estratégica, entonces los puertos **deberían ser considerados como tales.** Sin observar argumentos en contra, los puertos nacionales cumplen perfectamente con todos estos puntos. Lo que lleva a cuestionar nuevamente ¿por qué razón los puertos en México no son considerados como instalaciones estratégicas?

Existen múltiples ventajas de apelar a este recurso legal para los puertos nacionales. Por ejemplo, asumen automáticamente un estatus de mayor relevancia dentro de la conciencia nacional gubernamental que da lugar a la asignación de más recursos para su protección y desarrollo planeado de largo plazo con proyección estratégica, simultáneamente se integran como parte de los intereses nacionales con la condición de ser permanentes. De igual forma, al recibir esta categoría, los puertos tendrían que ser considerados como un componente de los proyectos de desarrollo nacional dentro de los planes de gobier-

no de cada administración, al mismo nivel que las instalaciones petroleras o de generación de energía eléctrica tan importantes para México.

El otorgarle la categoría de instalación estratégica a los puertos debiera ser, simplemente, una cuestión de procedimiento administrativo legislativo, ¿cuál es la parte importante en esto? Que los puertos dejarían de ser un instrumento político manejado discrecionalmente por cada administración. Además de darle la atención debida a proyectos de mediano y largo plazo para hacerlos más competitivos y eficientes en la esfera internacional.

La respuesta no puede ser más simple y llana, esta es una decisión política del más alto nivel y hay fuertes indicadores de que se adolece de una visión de amplio espectro que extienda el horizonte hacia las costas mexicanas, en especial hacia los puertos. Dejar de verlos simplemente como centros vacacionales y turísticos pues en ellos existe mucho más potencial. Esto requiere de un proyecto de nación sólido con objetivos tangibles y alcanzables, que se transmitan a través de una política pública de carácter nacio-

nal, una ideología que se traduce en el bien común dentro del país mediante procesos que dirigen una forma de conducta, aplicados para orientar las aspiraciones nacionales de largo plazo. Una política de este nivel, se convierte en un instrumento oficial y público cuya aplicación tiene capacidad de trascender administraciones.

Conclusiones

El aumento del comercio marítimo sigue manteniendo un claro crecimiento, puede tener altibajos, pero se mantiene. Dicho lo anterior, en el peor de los casos solo podrá reducir su actividad, pero este medio de transporte va a exigir cada vez más grandes y mejores instalaciones portuarias. Para México la preservación, impulso y mejora de los puertos es una prioridad que no es vista en su amplio espectro, simplemente, por quien no quiere verla. Darle la categoría de instalaciones estratégicas a los puertos los colocaría en la lista de prioridades de todo gobierno, sacándolos de un anonimato conocido, dado que el discurso político reconoce continuamente su importancia y posición preponderante como motor básico que contribuye con la economía del país. La solución es sencilla, al

colocarlos en esta categoría hay muchas cosas a favor y se puede decir que ninguna en contra. Habrá que preguntarse si México desea que el desarrollo marítimo y portuario siga siendo plato de segunda mesa en las agendas políticas o ha llegado el momento de darle la posición que merece impulsando el enorme potencial que se tiene hacia el mar.

Los argumentos expuestos están destinados a despertar la conciencia marítima que México tiene escondida en algún lugar. Aunque no se puede definir cuál será la tendencia política del país, por el momento, se infiere que no es una prioridad inmediata para la nación.

Bibliografía

Benitez Manaut, R. (2005). America del Norte: ¿Seguridad Regional en Construcción? In Seguridad Hemisferica: Debates y Desafios (Vol. 4, pp. 64). Mexico, D.F., Mexico: Centro de Investigaciones sobre America del Norte (CISAN).

Bodenheimer, D. Z. (2003). Technology for Border Protection: Homeland Security Funding and Priorities. *Journal of Homeland Security*, 12. Recuperado de https://www.crowell.com/documents/DOCASSOC-FKTYPE_ARTICLES_457.pdf

CPEUM. (1917). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Querétaro, Querétaro: Congreso Constituyente Recuperado de: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpeum.htm>.

DHS. (2019, Diciembre 17, 2018). CSI: Container Security Initiative. Recuperado de <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief>

Expansion. (2019, 28 de enero de 2019). Las pérdidas por bloqueos en Michoacán son de 1,000 mdp al día, dice Concamin. Expansion. Recuperado de: <https://expansion.mx/economia/2019/01/28/las-perdidas-por-bloqueos-en-michoacan-son-de-1000-mdp-al-dia-de-nuncia-concamin>

Gruenert Hans. (2016). U.S. lawmakers say with new technology, it's time to inspect all inbound containers. Recuperado de <http://www.westarusa.com/u-s-lawmakers-say-new-technology-time-inspect-inbound-containers/>

Hossein-Zadeh, I. (2011, 14 de septiembre de 2011). From the Post Cold War to the Post 9/11 Era: Did 9/11 Really "Change Everything"? Recuperado de <https://www.globalresearch.ca/from-the-post-cold-war-to-the-post-9-11-era-did-9-11-really-change-everything/26553>

Kilroy, R. J., Rodriguez Sumano, A., et al. (2017). Security Inequalities in North America: Reassessing Regional Security Complex Theory. *Journal of Strategic Security*, 10(4), 1-28.

LGPC. (2012). Ley General de Protección Civil. Mexico D.F.: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión Recuperado de: <https://www.juridicas.unam.mx/legislacion/ordenamiento/ley-general-de-proteccion-civil>.

Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública, (2008). LSN. (2005). Ley de Seguridad Nacional. Ciudad de Mexico: Secretaría de Servicios Parlamentarios Recuperado de: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LSegNac.pdf>.

PND 2013-2018. (2013). Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Ciudad de México Recuperado de: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5299464&fecha=20/05/2013.

SEGOB. (2015). Reglamento del Servicio de Protección Federal. Ciudad de Mexico: DOF 16/01/ 2015 Recuperado de: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n150.pdf>.

SEGOB. (2017). Manual de Organización General del Servicio de Protección Federal. Ciudad de Mexico: DOF 11/08/2017 Recuperado de: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n344.pdf>.

Taylor, B., & Kaufman, P. (2009). Protecting America's Ports. marzo 9 de 2009. Recuperado de <https://www.nij.gov/journals/262/pages/protecting-americas-ports.aspx#authortop>

U.S. CBP. (2018, 21 de septiembre de 2018). CTPAT: Customs Trade Partnership Against Terrorism. Recuperado de <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat>

Hacia una política marítima nacional mexicana

“Quien domina el mar, domina el comercio, y quien es señor del comercio del mundo es dueño y señor de la riqueza del mundo”.

Sir Walter Raleigh

Resumen

A lo largo de la historia, se puede analizar que México ha sido una nación obstaculizada para desarrollar su Poder Marítimo en dos vertientes:

1.- Por la naturaleza propia de su historia, en donde los intereses de otras naciones preocupadas por su desarrollo nacional y con experiencia y conocimiento del empleo del mar y sus rutas de navegación, han contribuido para afectar a nuestro país y orillado al letargo y carencia de capacidades para explotar el Poder Marítimo y 2.- Por la falta de voluntad y carencia de conciencia marítima en el potencial que representa esa suma de interés marítimos y capacidades navales para contribuir al desarrollo nacional y esto verse reflejado en beneficios a la población. La

presente investigación no pretende focalizar el pasado y buscar excusas antañas por la situación actual del país, sino aportar información que contribuya a desarrollar una Política Marítima Nacional viable que considere de manera holística los factores componentes del poder nacional y contribuya al desarrollo nacional.

Palabras Clave

Poder Marítimo, Política Marítima Nacional.

Abstract

Throughout history, it can be analyzed that Mexico has been a nation hindered to develop its Maritime Power in two aspects:

1.- Due to the nature of its history, where the interests of other nations concerned about its natio-

nal development and with experience and knowledge of the use of the sea and its navigation routes, have contributed to affect our country and bordered on lethargy and lack of capacities to exploit the Maritime Power and 2.- Due to the lack of will and lack of maritime awareness in the potential that represents that sum of maritime interest and naval capabilities to contribute to national development and this be reflected in benefits to the population. The present investigation does not intend to focus on the past and to look for old excuses for the current situation of the country, but to contribute information that contributes to developing a viable National Maritime Policy that considers in a holistic way the component factors of the National Power and contributes to the National Development..

Keywords

Maritime Power, National Maritime Policy.

Currículum

Capitán de Navío de la Armada de México, egresado de la Heroica Escuela Naval Militar, ha cursado las maestrías en Seguridad Nacional, Administración Naval y Seguridad de la Información, así como las especialidades en Comunicaciones e Informática y Mando Naval en el Centro de Estudios Superiores Navales (CES-

NAV). Ha ocupado diversos cargos en buques de la Armada de México y en unidades administrativas. Fue Presidente de la Comisión de Seguridad de la Información de la Secretaría de Marina, así como Subdirector de de Posgrados Tecnológicos y actualmente se desempeña como Jefe de la Maestría en Seguridad Nacional, estos últimos en el Centro de Estudios Superiores Navales.

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de mí autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 2 de septiembre de 2019.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor. Aprobado el 28 de febrero de 2020.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Domicilio laboral

Cesnav, Calzada de la Virgen no. 1800, Col. Ex-Ejido de San Pablo Tepetlapa, Coyoacán, C.P. 04800, Ciudad de México.
jorgelgarciacancino@gmail.com

A. La fortaleza de ser un país ribereño.

La Organización de las Naciones Unidas reconoce en el mundo a 194 países ribereños soberanos, de esos países existen 44 que no son Estados ribereños; podemos citar algunos casos como el de Bolivia que nació como un país ribereño en 1825 y que con el tiempo perdió sus costas ante Chile y Perú en la Guerra del Pacífico entre 1879 a 1883, y motivado por ello desde tiempos ancestrales, ha tratado ante la vía diplomática bilateral para que Chile le permita un acceso soberano al mar, pero éste se lo ha negado, facilitando solamente el comercio marítimo y su control aduanero por sus puertos del norte (Arica y Antofagasta); esto no satisface las necesidades de ese país, que se ha visto orillado a llevar quejas a la Corte Internacional de Justicia, para tener acceso soberano al mar a través de Chile; sin embargo, la corte le ha dado el fallo a esta queja y le ha dejado abierto que en el futuro podrían resolver sus controversias para contar con ese acceso al mar que hoy en día se les ha negado, continuando en el encierro geográfico (Diario New York Times 2 Oct. 2018). Caso similar tiene Hungría, ya que antes de la Primera Guerra Mundial era un país con acceso al mar Adriático, pero con el tratado de Trianon del 4 de junio de 1920 en Versalles, Francia, en donde se firmó la Paz entre los países beligerantes y se culminaba la Primera Guerra Mundial, se esta-

blecieron nuevas fronteras y límites geográficos, con ello, Hungría perdió casi el 60% de su territorio y de su población, además de su salida al mar (Tratado de Trianon, 1920).

De los 44 países en el mundo que no tienen acceso a este recurso 32 de ellos tienen altos niveles de pobreza y pagan altos costos de transporte para importar y exportar productos y por ello pagan entre 30 y 40% más en sus productos de exportación, lo que le denominan el castigo de la exportación; algo que comparten estos países son la pobreza y que están en vías de desarrollo; estas naciones son consideradas como países marginados del comercio internacional de acuerdo a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD); el crecimiento económico de estos países es mucho más lento que el resto de los países en vías de desarrollo, y gran parte de su comercio lo realizan vía terrestre y el comercio internacional lo efectúan por mar. Existen 12 países ricos sin litorales, los cuales son Suiza, Australia, República Checa, Hungría, Luxemburgo, Liechtenstein, San Marino, Bielorrusia, Eslovaquia, Ciudad del Vaticano, Serbia y Andorra, que gracias a su temprana modernización en su infraestructura comercial, diversificación de sus exportaciones y desarrollo en su sector financiero, turismo o tecnologías de la información, esa desventaja de carencia de litoral paso a segundo término. (Diario Dinero, 10 de Julio 2018).

México tiene la fortuna de ser un Estado ribereño y que de acuerdo a la Convención sobre el Derecho del Mar y la Ley Federal del Mar; cuenta con más superficie marítima (3.149 millones de Km²) que su superficie terrestre (1.973 millones de Km²); además, tiene una situación geográfica privilegiada por estar entre los dos grandes océanos: Pacífico y Atlántico que comunican con tres grandes continentes: Asia, Europa y África; por otra parte; cuenta con grandes reservas petroleras en el Golfo de México y algunas partes están siendo apenas exploradas en aguas someras y profundas, donde han encontrado yacimientos petroleros que en el futuro representa una fuente de ingresos para la economía mexicana: lo anterior, sin considerar los muchos destinos turísticos derivados de sus hermosas playas y recursos marinos, por lo cual, le brinda una brillante oportunidad para el comercio marítimo, turismo y el aprovechamiento de los recursos del mar.

B. La teoría de los grandes

Según el célebre marino estadounidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) en su obra titulada "La influencia del Poder Marítimo¹ en la historia 1660-1783", escrita en el año de 1890, tuvo gran influencia en esa época en los Estados Unidos de América (EUA) para comprender la necesidad e importancia de desarro-

llar una Armada potente y operativa; Mahan además, escribió varios libros en donde explicaba el porqué del prestigio y la fortaleza del Imperio Británico por lograr asegurarse de:

- Un Comercio Marítimo prospero.
- Una Marina Mercante eficiente capaz de apoyar ese comercio.
- Una Marina de Guerra potente que defendiera a esa Marina Mercante donde se necesitase.
- Una serie de bases marinas para apoyo de abastecimiento a los navíos o ser reparados.
- Una serie de territorios coloniales que podían proporcionar las materias primas que necesitaba la industria y permitir satisfacer las necesidades de los mercados de consumo.

De los 5 puntos anteriores, Mahan explicaba que todos eran complementarios e indispensables para el logro de la prosperidad y supremacía de su nación y que la carencia de alguno de ellos los dejaba en inferioridad de condiciones y sin posibilidad de obtener la eficiencia y rendimiento deseado; también explicaba que lo primero que debía realizar el gobierno americano

¹ De acuerdo al glosario de términos unificados SEDENA-SEMAR 2018, se define al poder marítimo como: "La capacidad del Estado que resulta de la suma del poder naval y de todos los recursos del ámbito marítimo (flota mercante, infraestructura portuaria, de construcción naval y otras), que permite alcanzar y/o mantener los objetivos marítimos"

era el establecer una flota de guerra y con presencia en las rutas principales de comercio por más lejanas que estas fueran de su territorio. (Terzago Cuadros Jorge, 2005)

El historiador naval británico Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922), escribía sobre el control general y la permanencia del mar y creía que los principales métodos para asegurar el control del mar son: La batalla decisiva y el bloqueo naval como lo efectuado por los Estados Unidos de América (EUA) a Cuba en los años 60; citaba además que el dominio del mar no significa otra cosa que el control de las comunicaciones marítimas. En su libro denominado "Algunos principios de la Estrategia Marítima", Corbett enfocaba su visión en la teoría y conducta de la guerra naval y de los métodos de ejercicios y disputa de los comandos. Por lo que puedo concluir que este historiador su enfoque estaba dirigido al control del mar a través de una Armada poderosa, a diferencia de Mahan que estudiaba al poder marítimo con todo lo que ello representa.

Por último cito al Vicealmirante francés Raoul Castex (1878-1968) quien en su libro "Teoría de la Estrategia" analizó el vínculo

entre la guerra terrestre y naval y defendió un "centro de gravedad" nacional que, en el caso de Francia, se ubicaría fuera de Europa; también decía que citado "centro de gravedad" debería haberse desplazado al norte de África antes de 1939, con la instalación de las principales fábricas de armamento y los centros gubernamentales. Fue quizás uno de los primeros teóricos que creo en la posibilidad de emplear aviones contra el comercio marítimo enemigo y los puertos comerciales. Como punto importante a destacar de este brillante estrategia naval se puede citar que pensaba que el objetivo de la guerra naval era preservar la libertad de usar las comunicaciones y negar lo mismo al enemigo.

C. La importancia de la conciencia marítima.

De acuerdo al diccionario de la lengua española la conciencia está definida como el conocimiento del bien y del mal que permite a la persona enjuiciar moralmente la realidad y los actos, especialmente los propios; y si conjugamos esa definición con "marítima", es en sentido estricto en un extremo, conocimiento -consciente e inconsciente- con el que la población percibe y re-

conoce lo propio en relación con el mar como comunidad frente a lo foráneo, y en otro extremo es comprensión, asimilación y vivencia de la propia nacionalidad que lo vincula individual y colectivamente con la institucionalidad del Estado; por tanto, es participación pasiva en el primer aspecto y activa en el último (J.J. Doig, 2008). Para la sociedad, trátese de cualquier nación riverera o no, la conciencia marítima es de trascendental importancia en apoyo al ejercicio de las funciones de las Instituciones que tienen injerencias en el mar y en especial de aquella que le brinda protección y seguridad (poder naval) ya que el desarrollo no puede subsistir sin la seguridad.

En México, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 27 establece el dominio por parte de la nación de los intereses marítimos comprendidos en el territorio mexicano y fijados por el derecho internacional; además en su artículo 42, fija las partes que integran la federación y el territorio nacional y entre ellos se encuentran las islas, arrecifes, plataforma continental y aguas de los mares territoriales; por lo que es indispensable para la nación brindar protección y seguridad y crear estrategias para la explotación

y aprovechamiento de estos recursos y esto no se puede lograr sin una conciencia marítima de la población mexicana ya que es el cimiento natural de identidad marítima en una nación en su sentido de pertinencia y propiedad hacia su patrimonio marítimo.

La conciencia marítima estimula el espíritu que anima al desarrollo de los intereses marítimos y su protección y dependerá en mucho del grado de conciencia marítima que tenga la población para alcanzar los objetivos establecidos en el ámbito marítimo y esto al desarrollo del país. La Secretaría de Marina juega un papel importante en este sentido, conforme al artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la SEMAR realiza además de las funciones propias a la defensa de la soberanía nacional, la de protección al medio ambiente marino, proyección internacional, protección civil, servicios auxiliares en apoyos a otras instituciones, investigación científica y tecnológica en ciencias marítimas, actividades hidrográficas, dragado, construcción naval y la educación pública naval; por lo que puede asumir el rol protagónico de la conciencia marítima nacional mexicana. Existen dos roles importantes para consolidar la conciencia

marítima; 1.- El conocimiento - cultura marítima y 2.- La difusión social; en México, de acuerdo a la Ley General de Educación, hay tres tipos de educación: la básica (preescolar, primaria y secundaria), media superior (Preparatoria) y superior (Universidad y posgrados). Según Jean Piaget² en las etapas del crecimiento - aprendizaje de los seres humanos, los patrones de conocimiento y comportamiento son cualitativamente diferentes entre los jóvenes y los adultos -de acuerdo a la etapa de crecimiento definen las maneras de actuar y sentir-, por lo que indica que en la etapa denominada etapa de las operaciones formales (12 años en adelante) las personas desarrollan más la lógica para llegar a las operaciones abstractas; por lo que es en esta etapa -secundaria y preparatoria- un punto adecuado para crear la cultura marítima en los mexicanos, a través de la educación básica en su fase final y media superior; por otra parte los medios de difusión juegan un papel importante para proyectar el pensamiento marítimo en la sociedad mexicana y se deben realizar estrategias de comunicación social sobre este importante sector olvidado y rezagado por los mexicanos debido a las herencias ganadas des-

de la creación de esta nación, pero aprovechado por intereses extranjeros.

D. El derecho del mar y el derecho marítimo en México (el deber ser).

Si algo en este mundo ha sido motivo de normar para solucionar las controversias, cooperación mutua, mantener la paz y justicia entre las naciones, es el empleo del mar y su comercio marítimo; y por ello tenemos lo que conocemos como el Derecho del Mar y el Derecho Marítimo; es decir, las reglas de los límites del campo de fútbol y el de sus jugadores. Por miles de años la disputa hacia las aguas marinas había sido tema de discusión y falta de cooperación para solucionar este problema; Sin embargo, con la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) al término de la Segunda Guerra Mundial, después de la Carta de las Naciones Unidas, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), es considerado como uno de los tratados multilaterales más importante en la historia de la humanidad; de los 193 Estados libres y soberanos que integran la ONU, 168 la han ratificado, entre ellos México, y es clasificada como la "Consti-

2 Jean William Fritz Piaget fue un epistemólogo, psicólogo y biólogo suizo, considerado el padre de la epistemología genética, reconocido por sus aportes al estudio de la infancia y por su teoría.

tución de los Océanos", lo que representa el Derecho del Mar y que está establecido también en la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley Federal del Mar.

Por otra parte, en el ámbito del Derecho Marítimo, México forma parte de la Organización Marítima Internacional (IMO, por sus siglas en inglés)³, organismo especializado de las Naciones Unidas, dependiente del Consejo Económico y Social, que tiene la responsabilidad de emitir normas internacionales, a través de la cooperación de los Estados Miembros para la seguridad y protección marítima y portuaria, así como para prevenir la contaminación del mar por los buques, buscando fomentar un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. La implementación de normas internacionales entre las naciones dedicadas al transporte marítimo para mejorar la seguridad en el mar, surgió con el establecimiento de las Naciones Unidas, siendo el 6 de marzo de 1948, que en el marco de una conferencia internacional que tuvo lugar en Ginebra, donde se firmó un convenio por el que se constituyó la Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI) que entró en vigor el 17

de marzo de 1958, cambiando su nombre a Organización Marítima Internacional (OMI) en 1982. Actualmente la OMI cuenta con 172 Estados Miembros y tres Miembros Asociados (OMI, 2019).

Un punto importante para nuestro país es que la OMI está estructurada por una Asamblea, un Consejo y cinco comités principales (Seguridad Marítima, Protección del Medio Marino, Jurídico, Cooperación Técnica y Facilitación), así como una serie de subcomités que apoyan la labor de los comités técnicos; en el Consejo de la OMI para el bienio 2018-2019, nuestro país es parte de la categoría C de los 40 miembros que la integran. Actualmente México tiene firmado 29 convenios de los 54 con que cuenta esta Organización (OMI, 2019).

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia del Derecho del Mar, el Artículo 27 claramente establece lineamientos para la propiedad de la tierra y el agua en su territorio y está alineado a la Ley Federal del Mar; de la cual cita: Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o sustancias que

en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos. Líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional. (D.O.F. 1986).

Por lo que refieren al poder naval⁴, la misma carta magna, en su artículo 73, en la fracción IV, de las facultades del Congreso de la Unión, entre otras son: levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber: Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea Nacionales, y para reglamentar su organización y servicio.

Por otra parte, la legislación mexicana define sus leyes se-

cundarias, relativas al Derecho Marítimo, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Ley de Puertos, Ley Aduanera, Ley Federal del Trabajo, Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas, Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, y el Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, entre otras; Sin embargo, algunas requieren su actualización para apoyar a la iniciativa privada nacional con incentivos fiscales y beneficios tanto a los navieros, tripulación y empresarios mexicanos en todos los sectores (transporte, carga, etc.).

Además, en materia de Políticas de Gobierno⁵, el Proyecto de Nación 2018-2024 del Presidente Andrés Manuel López obrador contempla proyectos con una nueva visión de desarrollo económico que si se materializan beneficiarán al sector marítimo como son el proyecto de crear un corredor transístmico para el desarrollo integral del Istmo de Tehuantepec que incluye modernizar el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, rediseñar y fortalecer la infraestructura de vías terrestres y de telecomunicaciones, modernizar la infraestructura

4 Capacidad bélica del Estado en la mar, expresada principalmente por los recursos de la Marina de Guerra o Armada de México, para alcanzar y/o preservar los Objetivos Navales derivados de los Objetivos Militares.

5 Guías de acción expresada en términos de estrategias, planes, procedimientos y medidas operacionales, que enmarcan e impulsan la acción del gobierno para asegurar el logro de los Objetivos Nacionales Coyunturales.

portuaria y aeroportuaria, modernizar la conectividad digital de la región, diagnosticar la vocación productiva local y las orientaciones de los mercados nacional y global, fortalecer la infraestructura física, energética y urbana, y vigorizar la infraestructura de formación, capacitación y actualización del capital humano. Así mismo, el proyecto turístico transpeninsular conocido como el "Tren Maya", fortalecerá los puertos mexicanos de los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, en materia turística (Proyecto de Nación 2018-2024, 2018).

E. El poder marítimo en México (El ser).

Si se desglosan los cuatro elementos que componen la materia, agua, tierra, aire y fuego, se puede decir que el elemento "Agua" en el planeta es uno de los más abundantes (71% del globo terráqueo), por lo que es necesario y pertinente que una nación sea o no ribereña, tome en cuenta este elemento para el desarrollo de su país, ya que su abandono o letargo para hacerse del control de ese elemento lo pone en desventajas ante aquellos que si lo hacen; la tabla 1, muestra a manera de concientización cómo cuatro naciones que a mediados del año de 1400 surgieron como nuevos imperios y realizaron actividades hacia el control del mar y su poder naval.

Tabla 1 .- Comparativa de cuatro naciones que realizaron en la antigüedad actividades de control del mar y su poder naval.

Españoles y portugueses	Holandeses e ingleses
Arrojados, sobrios, abnegados, entusiastas y patriotas, pero sólo buscaron oro y plata.	Igual que los anteriores, pero, eran negociantes, productores y comerciantes.
El Gobierno estorbaba el crecimiento de la empresa privada.	Esforzados en desarrollar y aumentar todos los recursos que podían extraer del país conquistado.
Industria en decadencia y sus manufacturas casi no existían.	Desarrollaron su industria y manufactura.
Marina Mercante decadente (dependían de los barcos holandeses), casi no existía.	Incrementaron su Marina Mercante.
Poder naval débil, incapaz de proteger sus líneas de comunicación marítima.	Desarrollaron una Marina con capacidades para proteger su comercio marítimo.

Fuente: elaboración propia con información de la legislación nacional.

En adición a lo presentado en la tabla anterior; Holanda e Inglaterra desarrollaron su sistema portuario y hoy en día, cuentan con puertos HUB⁶, tales como Rotterdam y Felixstowe; otros países como Alemania (Hapag-Lloyd y Hamburg Süd), Francia (CMA CGM), Dinamarca (Møller-Mærsk), Italia (MSC Mediterranean Shipping Company), Sudáfrica (Evergreen), Korea (OOCL y KOSCO), Japón (K Line y NYK Line), China (Yang Ming Marine) y Tailandia (MOL), han desarrollado su industria naviera y mercante, transporte de carga especializado y comercio marítimo eficiente, además han establecido estrategias al realizar grandes alianzas navieras como son: Alianza 2M, Ocean Alliance y la Alianza.(CST Grupo, 2017).

México, ha “navegado” de diferente forma; en la época prehispánica la mayor parte de los habitantes se ubicaban en el altiplano y su comercio era vía terrestre, la gente que vivía a orillas del mar lo empleaban para la pesca; durante la conquista española Cortés hundió sus buques y se dedicó a la construcción de un nuevo imperio, posteriormente a transportar al imperio español las riquezas de oro y plata de este país, que se puede decir fue el inicio de la navegación tran-

soceánica en México, denominado en aquel entonces Nueva España. Durante esas épocas, hasta antes de la Independencia nacional, la sociedad se dedicaba solamente a los sectores agrícolas, minería, agricultura, actividades artesanales; llevaron a cabo comercio marítimo con China y otras colonias americanas, actividad en la que fueron víctimas de piratería y corsarios, obligando a España a crear su Armada de Barlovento para su protección, misma que fue desintegrada en 1748.

Se puede entonces decir, que la historia marítima mexicana se remonta hasta después de la Independencia mexicana; y es a partir de 1821 y 1824 que se crea la primera Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, debiendo establecerse la regulación correspondiente para luego implementarse una Política Marítima Nacional Mexicana; y que debido a su inexistencia, el rumbo es incierto y sin visión clara hacia el poder marítimo, no habiendo aprendido que realmente la independencia fue en el mar, cuando la reciente nación con una flotilla naval mexicana, al mando del Capitán de navío Pedro Sainz de Baranda, expulsó el 23 de noviembre de 1825 a la última guarnición española que

6 Se definen como Puertos HUB aquellos puertos centrales o de redistribución de carga al interior del País, otros puertos o incluso hacia otros países.

se negaba a dejar este país y fue ahí cuando México es independiente en su totalidad.

Varios personajes de la historia mexicana han pasado y han hecho esfuerzos por crear estrategias que fortalezcan al sector marítimo y a la Armada, podemos citar a *Antonio de Padua María Severino López de Santa-ana* (1794-1876), quien en el 19 de enero 1854 expide el Decreto de la Planta de la Marina de Guerra constituida por 16 artículos y de los cuales destaca que “La Marina de Guerra de la Nación mexicana constará de seis buques en el mar del Norte e igual número en el Pacífico”; además el 30 de enero del mismo año, dictó el acta de navegación mexicana y puntualizó los requisitos que debía reunir un buque y su tripulación para que se considerara mexicano, además estableció que eran mexicanos los construidos en la República, o los capturados al enemigo, por buques de guerra o corsarios y, declarados buena presa por los tribunales competentes, también aquellos en los que las dos terceras partes de la tripulación y los capitanes al mando fueran mexicanos. No obstante, esta acta no se materializó por la Revolución de Ayutla en marzo de 1854 (SEMAR, 2014).

Fernando Maximiliano José María de Habsburgo-Lorena (1832-1867), aunque este personaje no es de nacionalidad mexicana y fue impuesto por el imperio francés del 10 de abril de 1864 al 15 de mayo de 1867, es de recordar que durante su administración imperial en México realizó actividades relevantes como, la creación de la Ley de Migración; decreto en donde se establecía la libertad de cultos y la fiscalización de desamortización y nacionalización de los bienes eclesiásticos; creó la Academia Imperial de Ciencias y Literatura; mandó a realizar el proyecto de demarcación territorial del 3 de marzo de 1865, entre otros; en materia marítima estableció los límites principalmente los ríos del país, lagunas, mares, golfos y océanos, también estableció la integración de los departamentos correspondientes a las islas pertenecientes a nuestro territorio. (UNAM, 2019).

José de la Cruz Porfirio Díaz Mori (1830-1915). Durante los años de 1875 a 1910, efectuó los proyectos de construcción de puertos de Tampico, Veracruz, Coahuila, Salina Cruz y parte de Manzanillo, como impulso a la economía nacional mexicana y desarrollo portuario, además impulsó el desarrollo del ferrocarril

que solamente contaba con 684 km. en 1877, creando una extensa red ferroviaria que ayudó a incrementar al triple el comercio en México del que había en 1861 (Ojeda Cárdenas J.N., 2008).

Es de recocer acciones políticas que gobernantes mexicanos han impulsado durante su administración, tales casos son el de los ex presidentes Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) y su Secretario de Marina, General Rodolfo Sánchez Taboada, y el Almirante Roberto Gómez Maqueo, con el programa conocido como: "La Marcha al Mar" que era un Plan de Desarrollo Marítimo; Luis Echeverría Álvarez (1970-1976) estableció la Reforma Portuaria, creándose la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, creándose la Dirección General de Operación Portuaria, dio impulso a la construcción de Puerto Madero, Chiapas, hoy Puerto Chiapas; José López Portillo (1976-1982), con el Programa de Puertos Industriales y consolidó la construcción de 4 astilleros paraestatales en México (Veracruz, Mazatlán, Guaymas y Ensenada); Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), con el proyecto modernizador (1988-2000), creó Puertos Mexicanos, acelerando

el proceso de privatización de las empresas públicas, se requirió el puerto de Veracruz, aprobó la Ley de Puertos, la cual solucionaba la escasez de inversiones de infraestructura, la ineficiencia de la operación, la mala calidad de los servicios y la baja productividad; creó las Administraciones Portuarias Integrales.

En la historia moderna de México y de nuestro continente americano, algunos proyectos llevados a cabo por naciones extranjeras, como es el caso de la construcción del Canal de Panamá han influido en el ámbito marítimo del país, deteniendo inversiones como el transporte ferroviario y el proyecto del corredor transístmico del Istmo de Tehuantepec.

El poder marítimo actual del Estado mexicano es el resultado de la suma del poder naval y los intereses marítimos mexicanos (infraestructura portuaria, flota mercante, de construcción naval, pesca, turismo, industria marina (petróleo, gas, etc.) y otras derivadas del mar y sus costas, de manera resumida se puede decir que:

1.- La Secretaría de Marina (poder naval).- El despliegue operativo de la Armada de México en el ámbito del territorio mexicano,

son: dos Fuerzas Navales (una por cada litoral), siete Regiones Navales, 13 Zonas Navales (siete se encuentran distribuidas en el litoral del Pacífico y seis en el del Golfo de México y Mar Caribe), 14 Sectores Navales (nueve en el litoral del Pacífico y cinco en el Golfo de México y Mar Caribe) y un Cuartel General; se cuentan con un estado de fuerza promedio de 54,179 (almirantes, capitanes, oficiales, clases y marinera); de unidades de superficie se tienen cinco Fragatas (no operativas), 32 Patrullas Oceánicas, 20 Patrullas Costeras, 72 Interceptoras, 62 Patrullas de Vigilancia Marítima; dos buques de desembarco anfibio; tres multipropósito; tres de apoyo Logístico, 17 de dragado, entre otras unidades.

Actualmente se encuentra en desarrollo la construcción de Fragatas Clase Sigma (proyecto denominado Patrulla Oceánica de Largo Alcance), en asociación con Damen Shipyards; con un presupuesto para el año 2019, de 29 mil 583 millones 375 mil 192 pesos; además, en junio de 2017 se le atribuyeron las funciones de *Autoridad Marítima Nacional*, creando con ello un binomio estratégico compuesto por las capitanías de puerto con una jurisdicción propia y delimitada en 17 estados costeros del país

y los medios operativos con los que la Armada de México ejerce sus funciones y atribuciones para "asegurar el cumplimiento de la legislación nacional e internacional en tareas de seguridad y protección marítima, previniendo la contaminación del medio ambiente marino originado por los barcos" (Presidencia de la República, Abril 2019).

2. Infraestructura portuaria y su comercio marítimo (Interés marítimo).

México cuenta con 117 puertos y terminales habilitados por Decreto Presidencial vigentes, distribuidos en 58 puertos y terminales en el litoral del Océano Pacífico, y 59 puertos y terminales en el litoral del Golfo de México y Mar Caribe; de las cuales las Administraciones Portuarias Integrales, en el periodo de 2013-2018, captaron ingresos millonarios, siendo el Puerto de Veracruz el que más recursos ha generado.

En México, el comercio marítimo representó el 1.56% del PIB en el segundo trimestre del 2018, equivalente a 18,441 millones (García, 2018), representando un valor significativo para la economía mexicana y el desarrollo marítimo nacional; siendo necesario mantener el Estado de Derecho en las vías de navegación

marítimas, mediante un adecuado control marítimo que permita hacer atractivas estas rutas a las empresas navieras

3.- Flota mercante mexicana (Interés marítimo).- Hace 20 años, en 1999, el censo de buques mercantes era de 6,182 y solamente cuatro de ellos portaban la bandera mexicana, en la actualidad la Marina Mercante nacional es prácticamente inexistente, por lo que acorde a la nueva dinámica del comercio marítimo internacional, la fuga por concepto de pagos de fletes se estimó en aproximadamente 15 mil MDD por año por no contar con buques mexicanos que realicen tráfico de altura. (Huesca, 2013). En este punto lo más alarmante es que dadas las tendencias actuales del Comercio Marítimo Internacional, estas cifras se incrementarían año con año, por lo que es necesario impulsar su crecimiento para favorecer el desarrollo económico del país.

4.- La industria naval (Intereses marítimos).- A pesar de existir algunas intenciones para impulsar la construcción de buques en México y atender la necesidad de explotación de los recursos en el mar, el transporte marítimo y actividades recreativas en la extensa superficie marítima del

país, aún no existe una política de Estado que logre un verdadero impulso en la industria de la construcción de buques, con fines de fortalecer de manera decidida al desarrollo del Poder Marítimo que integre un programa de mantenimiento obligatorio en astilleros para buques nacionales y extranjeros operando en México, que influya en el desarrollo del transporte de cabotaje de carga y pasajeros, con una visión de renovación de la flota Petrolera, auxiliares, mercante, pesquera y de investigación a largo plazo, y de esta forma coadyuvar con el desarrollo marítimo nacional. Actualmente la Secretaría de Marina, sin considerar a la iniciativa privada, es una de las Instituciones de la Administración Pública Federal que ha ganado experiencia, conocimiento y contribución al desarrollo de la industria naval en México como respuesta a acciones de defensa, seguridad nacional y en el mantenimiento del Estado de Derecho en el mar; por lo que es necesario mantener esta línea de desarrollo para potencializar el Poder Marítimo Nacional.

5.- La industria pesquera (intereses marítimos).- En cuanto a las actividades del sector pesquero, éste enfrenta dos inconvenientes: el primero, la sobre ex-

plotación de especies, como el huachinango, el robalo y el camarón, la pesca ilegal de especies en peligro de extinción o en veda, motivado en parte por la falta de capacidades de la Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca (CONAPESCA), para cubrir con inspectores y embarcaciones el territorio marítimo nacional; segundo, el bajo consumo nacional de productos de mar, debido a que el mexicano consume más carne y pollo⁷, sólo del mar consume el camarón, el atún, el salmón, y no hay mucha diversidad por desconocimiento de otras especies. En algunos lugares, esta actividad ha dejado de ser rentable y se ha abandonado; la flota pesquera mexicana de altura cuenta con un alto grado de obsolescencia y enfrenta dificultades en el manejo de garantías y financiamiento para realizar su actividad.

No obstante lo anterior, gracias a la condición geográfica privilegiada de México y su gran extensión litoral de 11,122 Km, México se encuentra ubicado en el lugar número 17 del sector, con una producción de 1.6 millones de toneladas y con más de 2 millones de personas que viven de forma directa o indirecta de ella; México distribuye más de 300 especies de productos del mar a

diversos clientes entre restaurantes, autoservicios y mercados, algunos nacionales y sus principales clientes se exportan a Europa y Asia (Expansión, Junio 2017).

La pesca es una actividad relevante para la economía nacional, destacando por su exportación en el año 2017, los estados de Baja California y Baja California Sur, por la captura de Abulón con 273 toneladas equivalente a \$20.810 MDP situándose en el lugar 13 por las especies que exportan; en la producción de Almeja los estados de Baja California Sur, Sinaloa, Veracruz y Sonora con una producción de 15,481 toneladas, equivalente a \$619.3 MDP, ocupando el lugar diez; en la captura de Túnidos, los estados que destacan son Sinaloa, Colima, Chiapas, Baja California, Nayarit, Oaxaca, Veracruz, Baja California Sur y Tabasco, con una producción de 129,697 toneladas, equivalente a \$14,266.67 MDP, ocupando el lugar número dos; en la captura de Camarón en mar abierto, esteros y bahías los Estados que destacan son Sinaloa, Sonora, Nayarit, Tamaulipas, Baja California Sur, Campeche, Colima, Veracruz y Chiapas, con un acumulado de 77,925 toneladas, equivalente a \$1,379.8 MDP, a esto es importante sumar el camarón que

se producen en Acuicultura de 150,005 toneladas equivalente a \$2,656.2 MDP, posicionando a este producto pesquero en el lugar número uno por su exportación a Estados Unidos de América, Vietnam y Francia como destinos principales; otro producto de pesca es el huachinango, de consumo nacional y los Estados que destacan son Baja California Sur, Nayarit, Guerrero, Sinaloa, Oaxaca, Jalisco, Tamaulipas, Veracruz y Tabasco, con un acumulado de 24,170 toneladas, equivalente a \$25,266.7 MDP; en la captura de langosta los estados que destacan son "Baja California Sur, Baja California, Yucatán, Quintana Roo, Guerrero, Nayarit, Jalisco, Sonora y Sinaloa, con una captura acumulada de 5,190 toneladas, equivalente a \$4,946.6 MDP, ubicándose en el lugar número cuatro. Dada la importancia es necesario que se lleven acciones para fomentar una explotación sustentable de estas especies así como la jaiba, langostino, mero, mojarra, ostión, pulpo, robalo, sardina, sierra y tiburón, que demandan ser protegidos para mantener el ecosistema del medio ambiente marino y mantener el equilibrio en la reproducción, desarrollo y captura de estas especies (CONAPESCA, 2017, pág. 23 a 43).

México debe buscar, a través del cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas Pesqueras y Acuícolas, que se procura la sustentabilidad de las especies. (CONABIO, 2015).

6.- Turismo (intereses marítimos).-

Las actividades turísticas se encuentran constituidas por los cruceros, transbordadores, yates de motor o vela y las instalaciones portuarias o marinas que para tal fin existan; en este sector sobresalen en primer lugar, los puertos de Cancún, Cozumel y Majahual, Quintana Roo, seguido del puerto de Cabo San Lucas, Baja California Sur y Ensenada Baja California,. La Secretaría de Turismo en su sexto informe de labores del 2018, dio a conocer que en los puertos nacionales "arribaron 2,427 cruceros, con un total de turistas de 6.9 millones, y que los puertos que más destacan en este rubro es la isla de Cozumel y Majahual, Quintana Roo y los puertos de Ensenada y Cabo San Lucas de la península de Baja California", consolidando al país en el puesto número uno en arribos de cruceros (SECTUR, 2018, pág. 25).

La Dirección General de Puertos y Marina Mercante (DGPM) reportó que al país en el "2018 arribaron aproximadamente 4.9

millones de turista al estado de Quintana Roo, que representan el 70.3%, del total de 6,975,172 de visitantes que arribaron al país por barco; así mismo, en la terminal marítima de la Isla Cozumel arribaron 1,485 cruceros con 3,837,420 turistas", ocupando el primer lugar turístico del país, recaudando una derrama económica para el país de 480 MDD; y a la terminal turística del puerto de Majahual arribaron 331 cruceros, con 1,072,598 turistas a bordo, ocupando el segundo lugar de los puertos a donde más turistas extranjeros llegan (CGC, 2019). La terminal turística de Cabo San Lucas, ocupa el tercer lugar con 161 arribos de cruceros y 370,592 turistas, representando una derrama económica de 260 MDD. (DGPM, 2018).

Otras actividades turísticas relacionadas con el sector marítimo son las actividades acuáticas y subacuáticas recreativas, además de la pesca deportiva y el turismo ecológico, que representan para México la generación de empleo y desarrollo económico nacional, mismos que requieren de la participación de la Autoridad Marítima Nacional para mantener el Estado de Derecho, proteger y brindar seguridad a estas actividades turísticas.

7.- Industria Marítima (Intereses marítimos).- La industria marítima en México, juega un papel importante en el sector energético; la Sonda de Campeche, es un área estratégica de extracción de petróleo y gas para el país; esta actividad representa un ingreso considerable para el Estado, con un valor aproximado de 25 millones de dólares diarios, en donde la empresa Petróleos Mexicanos (PEMEX) explota aproximadamente 300 pozos ubicados en 700 km² del área centro-sur. También se espera a corto y mediano plazo la explotación en "aguas profundas en el Golfo de México", además del potencial de minas de cobre y poli metales en el Mar de Cortés, por lo cual es indispensable actualizar el marco legal que permita poder llevar a cabo estas actividades considerando los "acuerdos internacionales relativos a la seguridad y protección", buscando definir de forma clara estos conceptos que en la actual normatividad nacional no están tipificados de manera adecuada, y solo se explican de forma muy general.

Sin embargo, es de considerar que en la participación del congreso anual 2018 de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC), se informó que

existe crisis desde el 2015 en este sector, ya que existen 170 embarcaciones que están detenidas, con la consecuente pérdida de 30 mil empleos y, a lo cual se suma ahora la inseguridad y vandalismo que ocurre en esta flota amarrada; además 90 barcos extranjeros participan en el movimiento de petrolíferos en México, lo cual impacta negativamente si se considera que sólo tres barcos nacionales están en activo (Zaneta, Luis Alberto, 2018).

Por otra parte, PEMEX supera en deuda a su similar brasileña Petrobras, la venezolana PDVSA y la colombiana Ecopetrol, entre otras; su deuda financiera suma 95,609 millones de dólares (mdd), y acumula 130 emisiones de deuda; la acelerada deuda financiera se produjo a lo largo de la pasada administración y en especial entre 2014 y 2016, en medio de una fuerte contracción de los precios internacionales del petróleo, que pasaron en poco tiempo de casi 100 a 30 dólares por barril, lo que impactó las finanzas de la petrolera mexicana. (Expansión, febrero 2019)

Análisis del problema al sector marítimo en México.

De acuerdo a lo planteado con anterioridad, se realizan los si-

guientes cuestionamientos; ¿Cuáles son las causas actuales que han impedido contar con una política marítima nacional que permita al Estado mexicano desarrollar estrategias para fortalecer este poder en México?; si se toma en cuenta que la mayor parte de los países que tienen grandes flotas mercantes nacionales han aplicado políticas de desarrollo que les reditúan mayor captación fiscal para sus gobiernos, ya que éstos no erogan pagos de fletes al extranjero; asimismo, se han visto beneficiados en un aumento de sus registros de tonelaje y por consecuencia, han obtenido una mayor independencia comercial e incluso estrategias para el empleo de servicios de transporte marítimo para su comercio exterior e interior. Por otra parte, los apoyos y estímulos que estos países proporcionan a sus Marinas Mercantes, han sido principalmente de exenciones fiscales, apoyos económicos con préstamos a bajos intereses o bien contando con un marco legal que les da a los inversionistas certeza y seguridad jurídica; además, los gobiernos establecen internamente las condiciones propicias que les permiten atraer inversiones al sector marítimo.

Desafortunadamente, en el caso mexicano no se ha tenido un

apoyo real en cuanto al desarrollo de la Marina Mercante, los únicos apoyos que se tuvieron fueron a finales de los años setenta y mediados de los ochenta, en donde el gobierno mexicano estableció a través de los llamados CEPROFIS (Certificados de Promoción Fiscal), el otorgamiento de créditos contra impuestos federales equivalentes a un 20% en la compra de buques, maquinaria y equipos nuevos y usados; este esquema fue eliminado en 1983, volviéndose a establecer en 1985, por el Decreto que estableció los estímulos fiscales para fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, pero esta vez los créditos aplicables contra impuestos federales sólo alcanzaron el 10% del costo de adquisición de los mismos (Colegio de Marineros Mercantes de Veracruz, 2019). Este esquema fue suspendido en 1988, año en el que también se dio una drástica reducción en el tonelaje de la Marina Mercante Nacional.

Para poder analizar esta problemática y para su estudio, se debe tomar en cuenta el concepto del Poder Nacional⁸ en México, el cual de manera convencional está dividido en seis campos: Político, Económico, Social, Militar, Tecnológico y Diplomático; considerando éstos en una relación

causa-efecto, en donde el efecto es la carencia de una política marítima nacional y las causas que la producen son analizadas en los campos del poder, conforme a lo siguiente:

1.- En el campo político, existen problemas que influyen, como es la disgregación de las funciones que hay en la Administración Pública Federal sobre el sector marítimo ya que al intervenir varias Secretarías de Estado en diversas actividades en este sector, como son: Turismo; SEMAR; Pemex; SCT (Administraciones Portuarias Integrales); Servicio de Administración Tributaria (Aduanas); Salud, SEMARNAT, SEGOB, entre otros; se disgregan recursos económicos, esfuerzos para materializar una política marítima nacional, tal como lo cita Agustín Reyes Ponce en su libro *Administración de Empresas*, en donde la administración busca de manera directa la obtención de resultados de máxima eficiencia en la coordinación, aprovechamiento de los recursos materiales, capital, materias primas, etc. (Reyes Ponce, Agustín, 2004); por otra parte, la falta de voluntad del gobierno para crear una estrategia integral de contenido y difusión de una conciencia marítima a la población mexicana, hacen que letargo se mantenga hacia este importante sector.

280 8 Capacidad de un Estado para alcanzar y/o preservar los Objetivos Nacionales. Se estructura con la reunión de los recursos y medios de toda índole, disponibles y potenciales, organizados para su empleo estratégico.

2.- En lo económico podría especularse que este aspecto es el que más ha contribuido a la carencia de una Política Marítima Nacional, probablemente por la falta de visión del Estado mexicano para fortalecer los intereses marítimos del país, provocados por la falta de incentivos fiscales al Sector Marítimo, el desinterés de la iniciativa privada hacia el transporte y la construcción; aunado de la carencia de apoyo del gobierno.

3.- Probablemente y a juicio del autor, el aspecto social sea el factor primordial que ha contribuido a la falta de visión; si la soberanía recae en el pueblo, tal como se establece en la Constitución de 1824, el pueblo es el que decide (quita y pone) y si se carece de conciencia marítima es porque la misma población desde hace muchos años no ha exigido al gobierno ver al mar como una fuente de riqueza que traería beneficio económico al país y, por ende, a los mexicanos; parte de ello es que el pueblo mexicano carece de conciencia marítima.

4.- Por otra parte en el campo tecnológico; en donde la industria marítima y naval está rezagada y depende en gran parte de tecnología extranjera, debido en

mucho al bajo presupuesto a la ciencia y tecnología que durante los últimos años se ha mantenido en un promedio de 0.5 % del PIB, cuando en otros países integrantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) invierten 2.4; aunado a ello, algunos materias primas empleadas en la industria marítima y naval como es el acero inoxidable y el aluminio para la sobre estructura de los buques es adquirida en el extranjero, ya que empresas mexicanas (Altos Hornos) no la pueden producir con la calidad requerida y solamente se adquiere en el país el acero para la construcción, limitando esta industria a conseguir estas materias primas más caras y del extranjero con el pago de fletes correspondiente.

5.- El campo diplomático juega un papel importante en la socialización internacional del sector marítimo mexicano ya que es la ventana al extranjero para que inversionistas conozcan el comercio internacional; actualmente, las Administraciones Portuarias Integrales de los puertos más importantes de México han vendido sus servicios de forma aislada y compitiendo entre ellas (Lázaro Cárdenas y Manzanillo en el Pacífico, y Veracruz y Tampico en el Golfo de México) y no

de manera estratégica e integral a través de la diplomacia mexicana, como lo llevan a cabo otros países, teniendo como ejemplo a Panamá que ha fortalecido su economía con base a sus servicios en el comercio marítimo y teniendo como objetivos estratégicos económicos “ser el hub⁹ logístico de las Américas”.

6.- Por último, en lo referente al campo militar; representado en este caso por la Secretaría de Marina - Armada de México; si bien el programa de sustitución de buques ha fortalecido la industria naval y ganado experiencia en la construcción de buques, además de participar en las operaciones de dragado en varios puertos de México que los ha potencializado para recibir buques de mayor desplazamiento y ser además, desde el año 2017, el representante del Ejecutivo Federal como la Autoridad Marítima Nacional en los puertos mexicanos para llevar el ejercicio del Estado rector del puerto; el poder naval mexicano requiere potencializar sus capacidades disuasivas para brindar protección al comercio marítimo mexicano y la industria marítima en aguas nacionales para garantizar la confianza a los inversionistas nacionales y extranjeros que tengan intereses en este importante sector ante antagonismos que puedan afectar sus patrimonios además de los propios de nación; por otra parte, si México requiere potencializar a la Marina Mercante nacional con visión al transporte marítimo internacional, la Armada de México debe visualizar en contar con presencia en aguas internacionales y esto se puede lograr a través de las Operaciones de Mantenimiento de la Paz compartiendo riesgos con otros países ribereños para la protección del comercio marítimo internacional en beneficio de todos los países que emplean este medio para el intercambio de las mercancías y el abaratamiento del flete para los consumidores.

Diagrama del autor Causa- efecto de la política marítima nacional



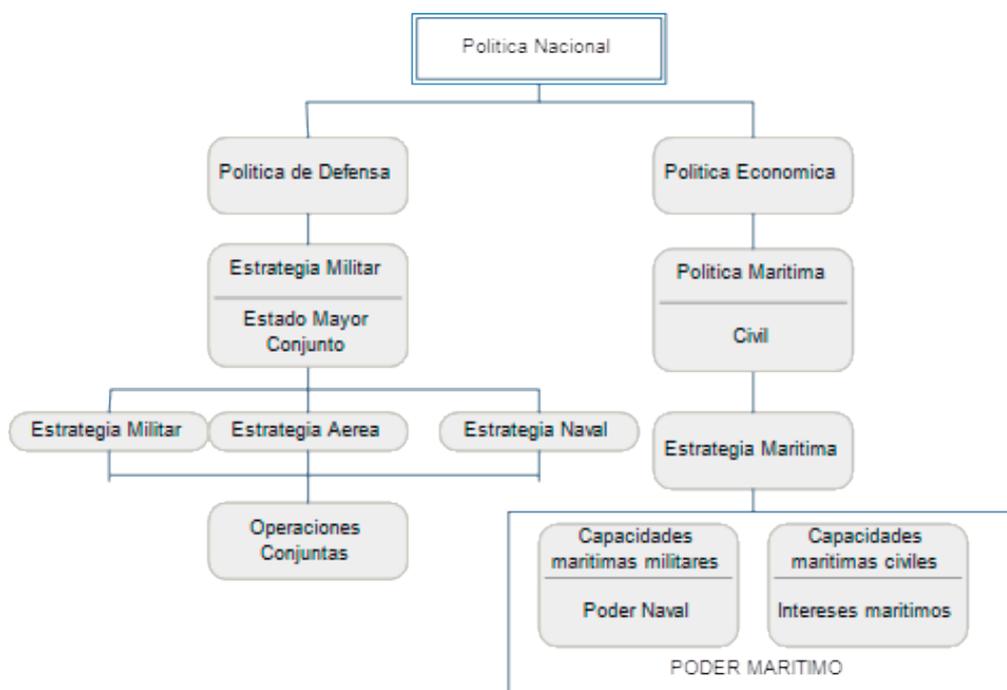
282 9 Intercambiador, centro o punto de conexión, concentrador o nodo, según los casos (Para Panamá se refiere a sus 2 puertos: Balboa y Colon).

F. Propuesta de una política marítima nacional.

Es bien sabido que no es fácil que un país logre su desarrollo; conlleva costos económicos y conocimiento en diversas áreas, pero es más costoso no hacerlo y si se piensa que México es un país rico en materias primas y que éstas siempre resolverán el problema económico, se condena a sufrir en el futuro; esas riquezas brinda sólo la oportunidad, que se debe complementar con un esfuerzo a nivel nacional, aprovechando las bondades que este país ofrece con su privilegiada situación geográfica y sus riquezas naturales y aprovechar esos recursos para enfocarlos a otras áreas de oportunidad, tomando como ejemplo que otros países sin esos recursos han hecho, sabiendo canalizar aquello con lo que cuentan.

El presente planteamiento de estudio es la suma de todos los factores aquí presentados y que buscan potencializar el campo económico mexicano a través de uno de sus componentes que se debe fortalecer y que es el Poder Marítimo Nacional con sus dos brazos componentes el poder naval y los intereses marítimos, enfocados hacia una política marítima nacional.

Diagrama del Autor para orientar la Política Marítima Nacional.



Otro aspecto muy importante a considerar para el planteamiento de una Política Nacional¹⁰ enfocada al sector marítimo, es la toma de decisiones estratégica para resolver el problema de la carencia de la Política Marítima Nacional y para ello se analizará empleando la metodología DIME (Diplomacia, Información, Militar y Economía), la cual servirá para medir de manera inferencial las causas identificadas en el apartado anterior que influyen en el problema y posteriormente emplear los resultados hacia las líneas estratégicas en esta Política; cabe citar que existen metodologías (PMESII Política, Militar, Económico, Social, Infraestructura e Información) para identificar los causales de la problemática; sin embargo, en este estudio se emplearon los seis campos del poder de acuerdo a la doctrina que emplea la Secretaría de Marina – Armada de México a través del Centro de Estudios Superiores Navales.

Por otra parte, la política marítima nacional y su estrategia o estrategias que la fortalezcan deben cumplir ciertos criterios como son la capacidad de resolución y ejecución, estabilidad, adaptabilidad, coherencia y coordinación. La política debe alcanzar un alto grado de co-

herencia con las estrategias a su vez y se debe expresar a través de programas y proyectos, incluyendo los arreglos institucionales necesarios para que ésta se materialice.

A continuación, se presentan los considerandos a seguir en la creación de esta propuesta de política marítima nacional; los cuales son:

1.- Los efectos adversos.

a.- Campo político: esfuerzos en las funciones de la A.P.F. disgregadas, falta de voluntad para contar con conciencia marítima y marco legal deficiente.

b.- Campo económico: limitado presupuesto al sector marítimo, falta de interés en invertir la iniciativa privada, falta de apoyos fiscales y falta de apoyos económicos a través de préstamos con bajos intereses.

c.- Campo social: sociedad mexicana carente de conciencia marítima y falta de oportunidades de empleos en el sector marítimo mexicano.

d.- Campo tecnológico: Industria Naval limitada e Industria marítima rezagada, dependencia de tecnológica extranjera.

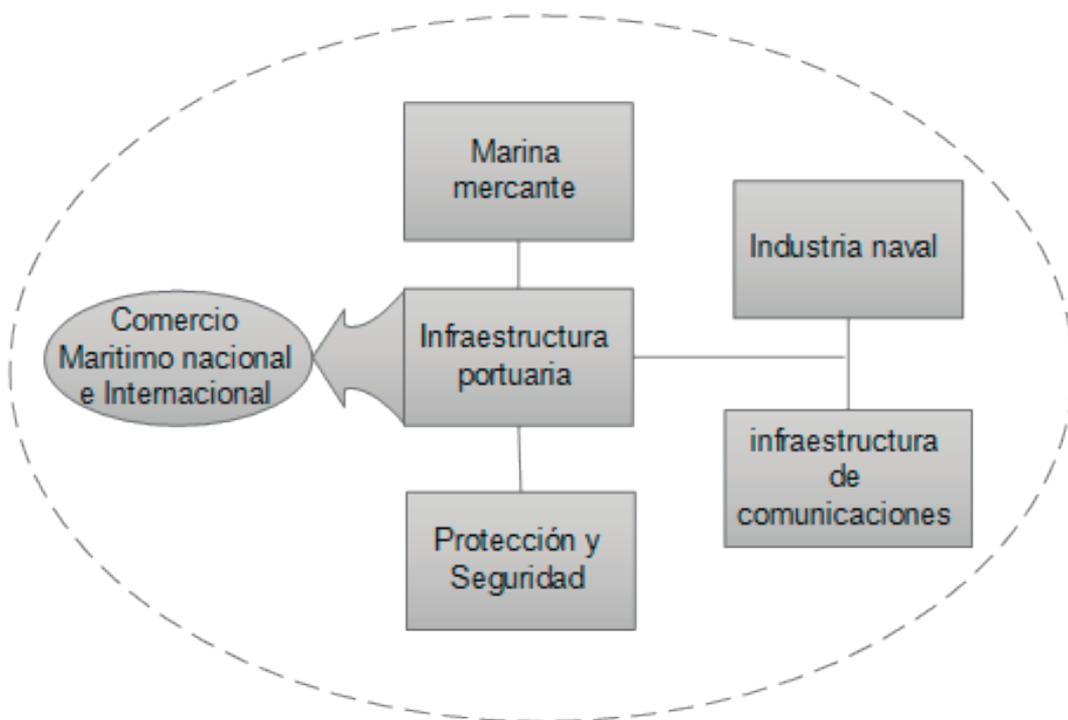
e.- Campo diplomático: falta de estrategias integrales al comercio marítimo que permita ser a México un actor importante por su situación geográfica al contar con puertos y rutas marítimas - terrestres con los Estados Unidos de América y su comercio.

f.- Campo militar (poder naval): Armada con capacidad limitada de defensa para la disuasión y protección de los intereses marítimos acorde a la extensión marítima geográfica de México.

2.- Los puntos de interés.

El comercio marítimo nacional e internacional; la industria naval, las infraestructuras de comunicaciones (ferrocarril); la infraestructura portuaria; la Marina Mercante y la protección y seguridad a los intereses marítimos; representan de manera general los alcances que se tienen que visualizar en la política marítima nacional para alcanzar el desarrollo de las capacidades del poder marítimo.

Diagrama elaborado por el autor del modelo a desarrollar para la Política Marítima Nacional



Analizando los *aspectos adversos y puntos de interés* acorde a la metodología DIME; se presentan a continuación líneas de acción deseadas para contrarrestar las causas identificadas en el problema, subdivididos en diplomacia, información, militar y económica.

a.- Diplomacia: Fortalecer el comercio marítimo nacional a nivel internacional, a través de las embajadas en los países en donde se tienen lazos de amistad.

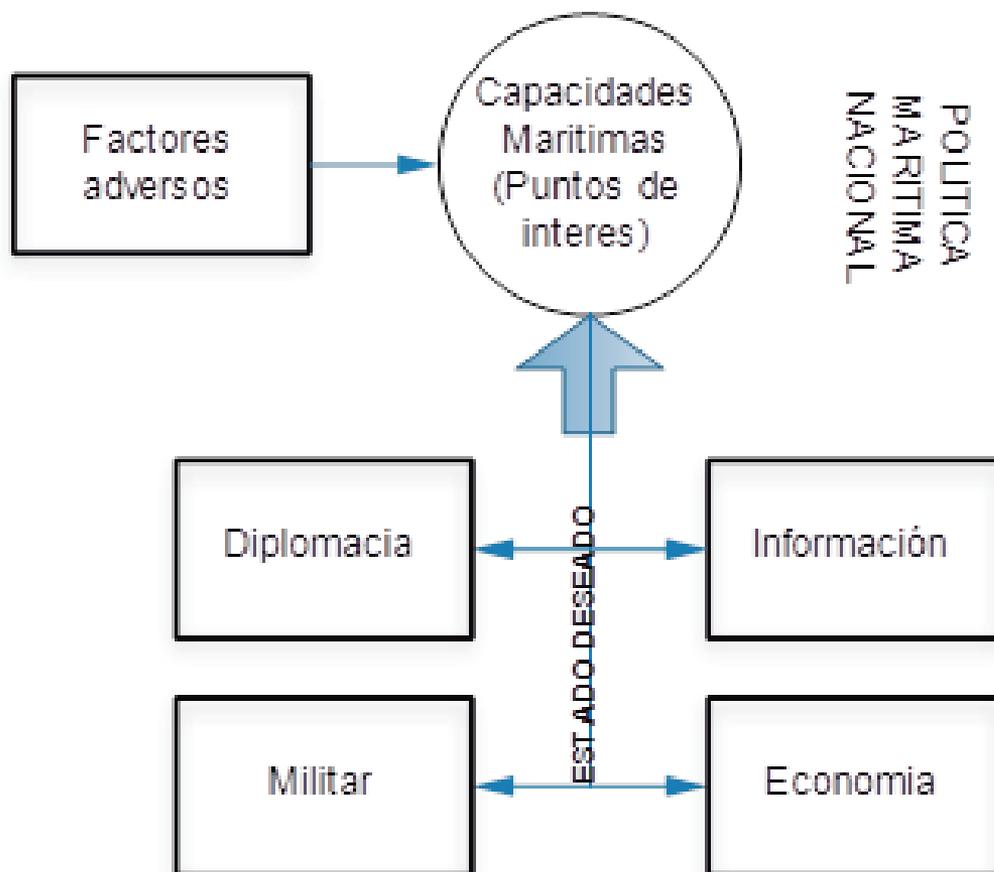
b.- Información: Rediseñar los planes de estudios a nivel básico (secundaria) y medio superior (preparatoria) para crear conciencia marítima en la población mexicana y realizar campañas publicitarias (medios de comunicación, Fondo de Cultura Económica con publicaciones y folletos con las instituciones involucradas) hacia los intereses marítimos nacionales, pesca sustentable, consumo de las diversas especies del mar y su valor nutritivo y de la importancia de la protección de los intereses marítimos a través de la Armada de México.

c.- Militar (poder naval): Potencializar el poder naval hacia una Armada moderna y eficiente manteniendo el programa de

sustitución de buques oceánicos, logísticos y patrullas costeras y participar en asesoramiento en la construcción de buques para la Marina Mercante y buques auxiliares.

d.- Economía: Evaluar alternativas de cobros de impuestos hacia el sector marítimo que incentive a los inversionistas nacionales y extranjeros en los intereses marítimos. Crear estrategias comerciales con la banca para otorgar préstamos con bajo intereses a aquellos que inviertan en el sector marítimo nacional y asignar mayor presupuesto a las Instituciones de la Administración Pública Federal que participa en el sector marítimo para desarrollen capacidades en beneficio del país y esto se reflejara directamente en la población.

Diagrama del Autor. Factores a considerar en la propuesta de una Política Marítima Nacional



Una vez analizado las partes que compondrán la Política (Factores adversos, estado deseado y los puntos de interés), se pueden generalizar las estrategias que formaran la política marítima nacional; los cuales representan el estado final:

1.- Potencializar los intereses marítimo mexicano al exterior (Diplomacia)

2.- Gobierno con conciencia marítima. (Información)

3.- Aguas mexicanas y comercio marítimo protegidos (Militar)

4.- Desarrollo marítimo con honradez e incentivos fiscales al inversionista (Economía).

Este estado final daría origen a lo que se podría denominar la política marítima nacional:

México con proyección al mar. Lo que representa una oportunidad para fortalecer a la nación mexicana en este elemento abundante en ambos litorales.

A continuación, se presenta una tabla, en donde se explica de manera general la política propuesta por el autor con sus estrategias y líneas de acción.

Tabla de la política con sus estrategias y líneas de acción. Elaboración propia.

Política	Estrategias	Líneas de acción
MÉXICO CON PROYECCIÓN AL MAR	Potencializar los intereses marítimos mexicanos al exterior	Fortalecer el comercio marítimo nacional a nivel internacional
	Gobierno con conciencia marítima	Rediseñar los planes de estudios a nivel básico y medio superior para crear conciencia marítima en la población mexicana y realizar campañas publicitarias hacia los intereses marítimos nacionales.
	Aguas mexicanas y comercio marítimo protegidos	Potencializar el poder naval hacia una Armada moderna y eficiente manteniendo el programa de sustitución de buques oceánicos, logísticos y patrullas costeras. Apoyo en la construcción de buques para la Marina Mercante y buques auxiliares.
	Desarrollo marítimo con honradez e incentivos fiscales al inversionista	Evaluar alternativas de cobros de impuestos hacia el sector marítimo que incentive a los inversionistas nacionales y extranjeros en los intereses marítimos; Crear estrategias comerciales con la banca para otorgar préstamos con bajo intereses a aquellos que inviertan en el sector marítimo nacional y asignar mayor presupuesto a las Instituciones de la Administración Pública Federal que participa en el sector marítimo para desarrollen capacidades en beneficio del País y esto se reflejara directamente en la población.

Con esta política se tendría un impacto sustancial a la economía y desarrollo nacional e incentivaría a las empresas extranjeras y nacionales para invertir en el ramo de los intereses marítimos en México, dando oportunidad de crecimiento y desarrollo en esta área, beneficiando en empleos directos e indirectos a la población mexicana. A continuación, se presenta un listado de indicadores de impacto en la propuesta de la política y las instituciones involucradas.

Tabla de indicadores de impacto elaborada por el autor.

Sector	Indicadores de impacto.	Instituciones.
Economía	Incremento de Producto Interno Bruto generado por el sector marítimo.	Secretaría de Economía (SE).
	Activación de la economía en el sector energético derivado de la industria marítima.	Secretaría de Energía (SENER) y economía. (SE)
	Mejora de la industria hotelera y restaurantes en los puertos mexicanos.	Secretaría de Turismo (SECTUR)
	Mejora del sector pesquero a través del seguimiento al programa de desarrollo pesquero con alternativas de producción y pesca sustentable.	Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca. (CONAPESCA)
Diplomático	Incremento de la confianza internacional.	Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE)
Político	Percepción ciudadana de buen gobierno y con conciencia marítima.	Secretaría de Gobernación (SEGOB)
Militar	Potencialización de las capacidades navales.	Secretaría de Marina (MARINA)
Social	Mexicanos con conciencia marítima y nuevos empleos en el sector marítimo.	Secretaría de Educación Pública (SEP), Secretaría del Trabajo y Previsión Social. (STPS)
Tecnológico	Desarrollo de investigación tecnológica enfocada al sector marítimo, independencia tecnológica del extranjero y mejor infraestructura de transporte terrestre vía ferroviario y puertos.	Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología CONACYT Secretaría de Comunicaciones y transporte (SCT)

G. Consideraciones para la implementación de la política.

Para llevar a cabo la política nacional en el sector marítimo es necesario la voluntad de los mexicanos, de sus representantes en el congreso (diputados y senadores), de los titulares de las instituciones involucradas y del Ejecutivo Federal; para lo cual, se proponen algunas etapas que pueden ayudar a consolidar la política:

Etapas 1.- Presentar la política en reunión de trabajo con el gabinete de Seguridad Nacional en donde además del gabinete participen: Los presidentes de ambas cámaras, los titulares de la Secretarías de SEP, AGRICULTURA, SECTUR, SENER, SRE, SCT, STPS y PEMEX.

Etapas 2.- Proponer la política denominada: MÉXICO CON PROYECCIÓN AL MAR, derivado de la necesidad de transformar al Estado mexicano en una potencia marítima y aprovechar su situación geográfica y los proyectos de nación de la actual administración.

Etapas 3.- Proponer al Congreso crear la Comisión Nacional Coordinadora del Sistema Marítimo Nacional en el legislativo para que apoyen iniciativas en

beneficio del poder marítimo, citada comisión deberá coordinar y adecuar el marco normativo para incentivar a la industria marítima y naval, pesca, comercio marítimo nacional e internacional, impuestos aduaneros y tenencia de la propiedad.

Etapas 4.- Instruir a los titulares de las dependencias involucradas en el sector marítimo acorde a sus funciones y atribuciones contenidas en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, para reevaluar la política y sus estrategias a fin de potencializar el poder marítimo nacional.

Etapas 5.- Crear un grupo coordinador dentro del Consejo de Seguridad Nacional que lleve seguimiento a esta política, denominado Grupo Interinstitucional del Mar y que sea presidido por la Secretaría de Marina.

De manera transversal se debe tomar en cuenta algunas estrategias para mitigar la corrupción como es: 1.- La honradez y disciplina en el manejo de los recursos económicos e inversión al sector marítimo; y 2.- El empleo eficiente y con responsabilidad de los recursos del mar.

Conclusiones

De manera puntual se concluye que México está ubicado en una situación geográfica privilegiada y la actual política que está emprendiendo la nueva administración a través de su plan nacional de desarrollo puede ser una fórmula perfecta para el desarrollo marítimo; sin embargo, existen efectos adversos en los seis campos del poder (político, económico, social, militar, diplomático y tecnológico) que contribuyen al letargo del desarrollo de los puntos de interés nacionales (comercio marítimo nacional e internacional; la industria naval, las infraestructuras de comunicaciones; la infraestructura portuaria; la Marina Mercante y la protección y seguridad a los intereses marítimos) que representan oportunidades para el Estado, atender y crear una política marítima nacional.

Con el empleo de la metodología DIME (Diplomacia, Información, Militar y Económico) y del conocimiento de personas del mar y su experiencia se determinaron cuatro estrategias como estado deseado:

1.- Potencializar los intereses marítimos mexicanos al exterior (Diplomacia)

2.- Gobierno con conciencia marítima. (Información)

3.- Aguas mexicanas y comercio marítimo protegidos (Militar)

4.- Desarrollo marítimo con honradez e incentivos fiscales al inversionista (Economía).

Siempre considerando de manera transversal la política de la actual administración que es eliminar la corrupción en las Instituciones del gobierno a través de la honradez y disciplina en el manejo de los recursos y preservando el mar con un manejo responsable de sus recursos; con ello estar en condiciones de hacer una política que potencialice el poder marítimo nacional denominado: **México con proyección al mar**; por último, se finaliza este estudio a manera de concientización que: se puede nacer en un país pobre y sin visualización al mar, pero corresponde a los mexicanos hacer algo por lograr un futuro mejor, aprovechando la ventajosa situación del país, con relación a los recursos naturales que la naturaleza le ha dado a México, como brillante nación.

Bibliografía.

Castex, Raoul (1939).- Theories strategiques. Paris, Francia.

CPEUM. (2018). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Ley Suprema. Secretaría de Gobernación.

CST Gupo (2017).- Las alianzas entre navieras. Situación actual <https://cstgrupo.com/las-alianzas-entre-navieras/>

Expansión (Junio 2017).- En México, la actividad pesquera se encuentra estancada por sobreexplotación.- <https://expansion.mx/empresas/2017/06/15/la-actividad-pesquera-estancada-por-la-ilegalidad-y-sobrepesca>

Geoffrey Till (1988).- Estrategia Marítima y la Era Nuclear.- Instituto de Publicaciones Navales.- Argentina.

Gobierno de Chile (Octubre 2009) Guía metodológica para la formulación de políticas públicas regionales. Santiago, Chile.

Ojeda Cárdenas J.N. (2008).- Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre exclusión y el crecimiento 1982-2004).

Peyrot Solis (2014).- La falta de una visión geopolítica del Estado mexicano y su influencia en el Desarrollo Marítimo Nacional. CESNAV. Cd. de México.

Presidencia de la República. (Junio de 2018).- Ley Aduanera. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (09 de enero de 1986). Ley Federal del Mar. México: Diario Oficial de la Federación.

Presidencia de la República. (Abril de 2012).- Ley Federal del Trabajo. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (Enero de 2018).- Ley General de Educación. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (Enero de 2015).- Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República (Junio de 2006).- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.
Presidencia de la República. (Abril 2019).- Ley de Organización de la Administración Pública federal. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (Julio de 1993).- Ley de Puerto. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (Enero de 2014).- Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas, Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (Octubre de 2014).- Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. México, Cd. de México.

Presidencia de la República (2018).- Proyecto de Nación 2018-2024.- Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Reyes Ponce, Agustín (2004). Administración de Empresas.- Limusa. México.

Saber es Práctico (Abril 2019). ¿Cuántos países hay en el mundo? (2019) <https://www.saberes-practico.com/geografia/cuantos-paises-hay>

SEMAR (2014).- Breviario de la Historia Naval Mexicana. Unidad de Historia y Cultura Naval, México, Cd. de México.

SEMAR-SEDENA (2018) Glosario de términos unificados de Seguridad Nacional, México, Cd. de México.

SEMAR. (2013). El Poder Marítimo mexicano en el siglo XXI. Realidades y perspectivas. México: CESNAV.

Stafford Corbett, Julian (1911).- Some principles of maritime strategy. Londres, Inglaterra.

Terzago C.Jorge (2005).- Alfred Thayer Mahan (1840-1914) Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico. Chile.

UNAM (2019).- Historias de la Unam, <http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/moderna/vols/ehmc12/153.pdf>

DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES
UNIVERSIDAD NAVAL

