



Revista del
**Centro de Estudios
Superiores Navales**

julio-septiembre, 2022. Volumen 42. Número 3. ISSN: 1870-5480



A dark blue silhouette of a naval officer in profile, wearing a peaked cap and a uniform, looking through a telescope. The background is a light blue gradient with a faint, larger silhouette of the officer behind him. The text is positioned to the left of the officer's head.

Revista del

***Centro de Estudios
Superiores Navales***

EDITOR

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

CORRECTOR DE ESTILO

Tte. Fgta. SCS. L. Ccias. Com. Rodrigo Orlando Huerta Montoya

Tte. Corb. SCS. L. Ccias. Com. José de Jesús Fonseca Martínez

DISEÑO EDITORIAL

Tte. Fgta. SCS. L. Com. Graf. Paulina Renée Becerril Recillas

DISEÑO DE PORTADA

1er. Mtre. SIA. Dib. Enrique Gómez Reséndiz

Volumen 43, No. 3, 2022, 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, Coyoacán, Código Postal 04840, Ciudad de México. Teléfono: 555608 0847. Página web: https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/index_inicio.html. Correo electrónico: cesnav.difusion@semar.gob.mx. Editor responsable: Alberto Medina Angeles. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo Número 04-2021-041919271600-102, 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, Coyoacán, Código Postal 04830, Ciudad de México. Este número se terminó de imprimir el 30 de septiembre de 2022, 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 militar y civil interesados, puedan expresar sus ideas en temas de Seguridad Nacional, asuntos marítimos y portuarios, 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).



PRESIDENTE

Vicealmirante

Prócoro Juan Trinidad García Figueroa

Director

Centro de Estudios Superiores Navales

VICEPRESIDENTE

Contraalmirante

Alberto Ramos Toxtle

Director del Instituto de Investigaciones

Estratégicas de la Armada de México

PRIMER VOCAL

Contraalmirante

Tayatzin Guerrero Mendoza

Secretaría de Marina-Armada de México

SEGUNDO VOCAL

Doctor

Emilio Vizcarrete Rosales

Investigador y Académico del

Centro de Estudios Superiores Navales

TERCER VOCAL

Doctora

María del Pilar Oñtos Cetina

Académica del

Centro de Estudios Superiores Navales

CUARTO VOCAL

Doctor

Arturo Ponce Urquiza

Académica del

Centro de Estudios Superiores Navales

QUINTO VOCAL

Doctor

Jesús Gallegos Olvera

Académica del

Centro de Estudios Superiores Navales

SECRETARIO TÉCNICO

Capitán de Fgta. C.G. DEM.

José Antonio Díaz Lendeche

Centro de Estudios Superiores Navales



EDITORIAL EDITORIAL	7-9
DISPOSICIONES JURÍDICAS APLICABLES PARA SUPRIMIR LOS ACTOS ILÍCITOS EN CONTRA DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, TANTO EN AGUAS NACIONALES COMO INTERNACIONALES APPLICABLE LEGAL PROVISIONS TO SUPPRESS UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION, BOTH IN NATION- AL AND INTERNATIONAL WATERS <i>CAPITÁN DE NAVÍO CG. DEM. RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA</i>	11-40
EL ESTATUS DE LAS RELACIONES CIVILES-MILITARES EN MÉXICO THE STATUS OF RELATIONSHIPS CIVIL-MILITARY IN MEXICO <i>TENIENTE DE FRAGATA CG. GLORIA CAROLINA CHÁZARO BERRIEL</i>	41-52
FUNDAMENTOS DE SEGURIDAD ENERGÉTICA EN EL SIGLO XXI FUNDAMENTALS OF ENERGY SECURITY IN THE 21ST CENTURY <i>TENIENTE DE CORBETA SAIN L. REL. INT. ALFONSO FLORES ROJAS</i>	53-74
LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA: UN NUEVO RETO DE LA SEMAR THE NATIONAL MARITIME POLICY OF MEXICO: A NEW CHALLENGE FROM SEMAR <i>TENIENTE DE NAVÍO SAIN L. CONT. JOSÉ ISRAEL SALINAS VILLAR</i>	75-98
POLÍTICA EDITORIAL EDITORIAL POLICY	99-105



En el mes de septiembre el pueblo de México conmemora, año con año, sus fiestas patrias debido a que durante este mes, a lo largo de la historia, han acaecido diversos hechos relevantes, ahora efemérides, que se han registrado en la memoria colectiva nacional.

Sin duda, de las más importantes son el aniversario del inicio de la lucha de la Independencia Nacional, actualmente 212 años de aquella noche en la que Don Miguel Hidalgo y Costilla arengó al pueblo de Dolores a levantar las armas para liberarse del yugo español, el cual se había mantenido vigente desde la conquista.

Cabe recordar que los anales señalan que en 1864 el Emperador Maximiliano de Habsburgo vitoreó este hecho desde la casa del Diezmo, en Dolores, instituyéndose de esa forma la denominada ceremonia del «El Grito de Independencia», misma que actualmente se realiza en todas las demarcaciones territoriales de los tres niveles de gobierno, así como de diversas representaciones diplomáticas en el extranjero.

La misma historia señala que 11 años después, con la firma de los Tratados de Córdoba y la posterior entrada triunfante del Ejército Trigarante, comandado por Agustín de Iturbide, a la Ciudad de México, el 27 de septiembre de 1821 se consumó en el territorio la Independencia Nacional.

En este contexto, sin duda otro evento importante para los mexicanos es el tradicional desfile cívico-militar, mismo que se realiza en conmemoración, como citamos líneas arriba, de la entrada del Ejército Trigarante a la ciudad, suceso que simbolizó el fin de la lucha armada.

El desfile cívico-militar es un evento organizado y coordinado por el Gobierno de México, a través de las Secretarías de Marina y de la Defensa Nacional, en el cual las tres fuerzas armadas: Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México, además de la Guardia Nacional, muestran su capacidad operativa y logística, adiestramiento, disciplina, capacitación y entrenamiento, a la par que hacen un refrendo de la lealtad y apoyo al pueblo como garantes de la defensa exterior y coadyuvantes en la seguridad interior del país, mediante los valores de honor, deber, lealtad y patriotismo.

En este marco, otra fecha importante establecida en el calendario cívico es el 1 de septiembre, día en el que, como lo establece el artículo 69 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Presidente de la República rinde al Honorable Congreso de la Unión un informe escrito en el que manifiesta el estado general que guarda la Administración Pública Federal, así como de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública.

Cabe destacar que a la par del informe oficial, el Presidente y Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas Mexicanas informa a los ciudadanos a través de distintos medios los principales logros de su gobierno entre los que destacó la labor que realizan los institutos armados del país al servicio de México enfatizando los resultados de las recientes atribuciones en el mar, en el aire y en la tierra.

En todo lo anterior, es importante señalar la trascendencia del Centro de Estudios Superiores Navales como máxima casa de estudios de la Secretaría de Marina, ya que desde hace más de 50 años, en sus aulas se han especializado diversos funcionarios públicos mediante los distintos posgrados de calidad que en él se imparten, y que sin duda, en algún momento de la historia del país han contribuido, desde sus distintos campos de estudio, al desarrollo de nuestra nación.

Muestra de lo anterior, para el presente número de la Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, el Comité Editorial seleccionó algunos trabajos de discentes y egresados de este espacio de pensamiento en los cuales los autores comparten distintas experiencias en cada una de sus ramas del conocimiento.

El primer artículo de la autoría de la Teniente Gloria carolina chazado Berriel, titulado «El estatus de las relaciones civiles-militares en México» establece que las relaciones civiles-militares (CMR por sus siglas en inglés) se encuentran relegadas en su análisis a profundidad; presenta descripción de su origen histórico y el desarrollo de las mismas en nuestro país. Asimismo, destaca en la historia militar el desarrollo de citadas relaciones hasta el nacimiento de México como un Estado Moderno, lo cual originó la profesionalización de las Fuerzas Armadas Mexicanas.

Por otra parte, el Teniente de Navío José Israel Salinas Villar presenta el ensayo «La política marítima de México: un nuevo reto para la Secretaría de Marina», en el cual señala la importancia de que México defina la visión de Estado que pretende alcanzar, así como los intereses marítimos que sustentan esa visión, así como las acciones a seguir para establecer la política marítima que el país requiere para lograr su máximo desarrollo y crecimiento.

El Teniente de Corbeta Alfonso Flores Rojas colabora con un texto complementario al publicado en el número anterior de esta revista, titulado «Fundamentos de seguridad energética en el siglo XXI. La vigencia de los estudios estratégicos» en el cual destaca como a través de la continuidad de los estudios estratégicos retomados en los principales centros de estudios de las fuerzas armadas, en distintos países del mundo, se pueden generar líneas y áreas de investigación que permitan la comprensión de los diferentes

fenómenos de la dinámica mundial contemporánea, como lo es en la actualidad la problemática de la continuidad en el suministro energético, el cual representa uno de los temas de agenda internacional derivado del conflicto que se mantiene vigente en Europa del este.

Finalmente en el contexto marítimo, el Capitán de Navío Ricardo Eliseo Valdés Cerda colabora con el texto «Disposiciones jurídicas aplicables para inhibir los actos ilícitos en contra de la navegación marítima, tanto en aguas nacionales como internacionales», en el cual expone que en nuestro país, los actos ilícitos en contra de la navegación marítima se consideran una amenaza a la seguridad nacional, entre los cuales se encuentran el terrorismo marítimo, la piratería y el robo a mano armada en el mar. En su artículo, autor considera necesario, no solo identificar y actualizar los instrumentos internacionales que el Estado mexicano se ha obligado a cumplir, sino que también debe ocuparse de su adecuada ejecución mediante una coordinación interinstitucional. Asimismo, pretende proporcionar elementos de juicio necesarios para una toma de decisiones sin ambigüedades, teniendo en mente el «cómo sí» partiendo del principio general del derecho que dicta: «Donde no hay ambigüedad, no cabe interpretación».



DISPOSICIONES JURÍDICAS APLICABLES PARA SUPRIMIR LOS ACTOS ILÍCITOS EN CONTRA DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, TANTO EN AGUAS NACIONALES COMO INTERNACIONALES

APPLICABLE LEGAL PROVISIONS TO SUPPRESS UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION, BOTH IN NATIONAL AND INTERNATIONAL WATERS

«Sólo podemos ver poco del futuro, pero lo suficiente para darnos cuenta de que hay mucho por hacer».

Alan Turing

Resumen

En México, los actos ilícitos en contra de la navegación marítima se consideran como una amenaza a la seguridad nacional, entre ellos se encuentran: el terrorismo marítimo, la piratería y el robo a mano armada en el mar. La Organización Marítima Internacional (OMI) distingue entre estos conceptos. No obstante, el razonamiento jurídico para vincular las disposiciones internacionales con la legislación nacional algunas veces no parece muy claro. Con el potencial resurgimiento de estos ilícitos, principalmente en la Sonda de Campeche, se vuelve necesario, no solo identificar y actualizar los instrumentos internacionales que el Estado mexicano se ha obligado a cumplir, sino también ocuparse de su adecuada ejecución mediante la coordinación interinstitucional. De igual manera, se requiere de la observación puntual de las orientaciones y recomendaciones que realiza la OMI, con el fin de establecer una política clara en la materia, incluyendo el empleo de Personal Privado de Protección Armado (PPPA) a bordo de los buques. Este artículo proporciona los elementos de juicio necesarios para una toma de decisiones, sin ambigüedades, teniendo en mente el «cómo sí» partiendo del principio general de derecho que dicta: «Donde no hay ambigüedad, no cabe interpretación».

Palabras clave

Terrorismo, piratería, robo, mar, interinstitucional, legislación.

Abstract

Unlawful acts against the safety of maritime navigation are a national security issue in Mexico. Among them are maritime terrorism, piracy, and armed robbery at sea. The International Maritime Organization (IMO) distinguishes between these concepts. However, the legal reasoning for linking international provisions with national legislation sometimes seems difficult to understand. With the potential resurgence of these crimes, mainly at the Bay of Campeche, it becomes necessary not only to identify and update international instruments that the Mexican State is bound to comply, but also to deal with the properly interagency implementation. Similarly, it is necessary to observe IMO guidelines and recommendations

to establish clear policies, including for the service of privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships. This article provides the necessary elements for decision-making, without ambiguities, keeping in mind «the way to do it», based on the general rule of law that dictates: «Where there is no ambiguity, there is no room for interpretation».

Keywords

Terrorism, piracy, unlawful acts, sea, interagency, legislation.

CAPITÁN DE NAVÍO CG. DEM. RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA

El autor es Ingeniero en Ciencias Navales, egresado de la Heroica Escuela Naval Militar, en Antón Lizardo, Veracruz; especialista en Oceanografía, por el Instituto Oceanográfico del Pacífico, en Manzanillo, Colima y en Derecho Marítimo Internacional, por el Instituto Marítimo Español (IME), en Madrid, España. Es también Maestro en Ciencias en Asuntos Marítimos, por la Universidad Marítima Mundial, en Malmö, Suecia y en Administración Marítima, por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), en la Ciudad de México. Cuenta también con el Doctorado en Administración Marítima y Portuaria, egresado de la primera generación del CESNAV. Actualmente es el Capitán de Puerto de la Presa Rodrigo Gómez (Nuevo León).

Teléfono: 7774306699

Correo: damp.revaldes@gmail.com

El presente artículo es original y no ha sido ni está siendo considerado para su publicación en ningún otro lugar.

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 5 de septiembre de 2022.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 23 de septiembre de 2022. 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

Las noticias sobre los acontecimientos ilícitos que ocurren en las vías generales de comunicación por agua son cada vez más recurrentes en México. Vemos, con mayor frecuencia, encabezados como éste: «Advierten sobre posible estallido social por inseguridad en la Sonda de Campeche» (La Jornada, 2022, pág. 1). Lo más sencillo para la opinión pública es culpar de esta situación a la Secretaría de Marina (SEMAR). Sin embargo, esta es una problemática cuya solución no se reduce solo a una dependencia de la administración pública federal, ya que se trata de un tema de Estado que demanda el cumplimiento de instrumentos jurídicos cuya ejecución requiere, en mayor o menor medida, de la cooperación interinstitucional.

En México, el artículo cinco, fracción IX, de la Ley de Seguridad Nacional tipifica los «actos ilícitos en contra de la navegación marítima» como una amenaza a la seguridad nacional (LSN, 2005, pág. 2). Para estar en posibilidad de atender este tipo de sucesos, cada vez más recurrentes en la Sonda de Campeche, es necesario, en primera, instancia identificar las disposiciones internacionales y nacionales existentes.

El propósito de este documento es dar a conocer los lineamientos que ha emitido la Organización Marítima Internacional (OMI), en materia de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, tales como el terrorismo marítimo, la piratería y el robo a mano armada en el mar. De igual manera, pretende advertir la importancia de establecer en México políticas claras relacionadas con la utilización y la autorización para el empleo de Personal Privado de Protección Armado (PPPA) a bordo de los buques, en los términos que recomienda la OMI. Lo anterior, con el fin de proporcionar a la SEMAR, como Autoridad Marítima Nacional (AMN), las herramientas de juicio necesarias para una toma de decisiones, sin ambigüedades, que le permitan asumir el liderazgo para coordinar las acciones necesarias con las dependencias de la Administración Pública Federal con competencias en este ámbito.

II. Desarrollo

De acuerdo con el Doctor Marrón (2019) «la interpretación de una norma jurídica debe ser sistemática... y nunca de manera aislada» (pág. 129). Esto quiere decir que no bastan las disposiciones de un solo artículo, o un solo ordenamiento, para interpretar una norma jurídica, además el derecho es casuístico y varía según las circunstancias de cada caso. Es necesario vincular las disposiciones de tratados internacionales y leyes nacionales (*hard law*), así

como de resoluciones, circulares y lineamientos de organismos internacionales (*soft law*). De igual manera, se requiere observar los acuerdos locales o regionales que puedan derivar de éstos. Por lo anterior, en materia de inhibición de actos ilícitos contra la navegación marítima es de suma importancia identificar primeramente la legislación, tanto nacional como internacional aplicable.

A. Legislación aplicable a los actos ilícitos en contra de la navegación marítima

De acuerdo con la Secretaría de Gobernación, además de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, existen alrededor de 330 códigos y leyes actualmente vigentes en el país. La legislación secundaria que deriva de éstos resulta en aproximadamente 600 reglamentos y/o lineamientos que requieren también de su atención y adecuada ejecución (SEGOB, 2021).

Muy seguramente hemos escuchado la expresión de algunos connacionales que dicen: «en México faltan leyes». Los argumentos expuestos en el párrafo anterior demuestran lo contrario. No obstante, indican también la necesidad de conocer y ejecutar sus disposiciones, una tarea que no parece sencilla. En el caso que nos ocupa es preciso, en primera instancia, saber cuáles son los ordenamientos aplicables a los actos ilícitos en contra de la navegación marítima, tales como el terrorismo marítimo, la piratería y el robo a mano armada en el mar. Todos los lineamientos legales que se mencionen en este documento, tanto nacionales como internacionales, se encuentran vigentes en México, a menos que se exprese lo contrario. Antes que nada, es necesario advertir que los ordenamientos federales aplican exclusivamente en el territorio nacional, pero ¿qué es el territorio nacional y hasta dónde se extiende?

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM)

El artículo 42 de la Carta Magna establece las partes que comprende el territorio nacional, en las que se incluyen las aguas de los mares territoriales (fracción V). El párrafo quinto del artículo 27 de este mismo ordenamiento establece: «Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional» (CPEUM, 2021, pág. 55).

Los términos que fija el derecho internacional, en relación con la extensión del mar territorial, se encuentran en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982). Los artículos tres y cuatro de este tratado se codifican en los artículos 26 y 27 de la Ley Federal del Mar, en los que se establece, respectivamente, tanto la anchura como

el límite exterior del mar territorial, el cual no debe exceder de 12 millas marinas (22,224 metros) (LFM, 1986). En este espacio marítimo el Estado mexicano ejerce total soberanía, con excepción del derecho de paso inocente¹. Por lo anterior, la soberanía del Estado solo puede ejercerse en el territorio nacional, incluyendo la ejecución de todos aquellos ordenamientos jurídicos que permitan coartar los actos ilícitos en la mar considerados como amenazas para la seguridad nacional.

2. Ley de Seguridad Nacional (LSN)

Las disposiciones de esta Ley son de observancia en todo el territorio nacional y tiene por objeto «mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado mexicano» (LSN, 2005, pág. 1). El artículo 5 (fracción IX) de este ordenamiento considera como una de las amenazas a la seguridad nacional a los «actos ilícitos en contra de la navegación marítima» (LSN, 2005, pág. 2). De igual manera, además de los principios generales de derecho, se sujeta también a ciertas reglas de supletoriedad que incluyen, entre otras, a Ley Federal contra la Delincuencia Organizada.

3. Ley Federal contra la Delincuencia Organizada (LFDO)

Al igual que la LSN esta Ley se aplica en todo el territorio nacional y considera como delincuencia organizada a la reunión de al menos tres individuos que tengan como propósito cometer algún delito (LFDO, 2021). El primer delito al que se hace referencia es el terrorismo, el cual podría tener lugar también en las vías generales de comunicación por agua.

Aunque la Ley no distingue entre el terrorismo marítimo y la piratería en la mar es importante diferenciar que, mientras el terrorismo tiene fines políticos e ideológicos, la piratería tiene un propósito particular, es decir, se trata de un mismo hecho delictuoso, pero con fines distintos. Aunque existe una línea muy delgada entre ellos, en ambos casos se consideran delitos contra la navegación marítima en los términos que tipifica el Código Penal Federal.

4. Código Penal Federal (CPF)

De acuerdo con su artículo primero «este Código se aplicará en toda la República para los delitos del orden federal» (CPF, 2021, pág. 2). Como ya se mencionó, al referir a «toda la República» se alude al territorio nacional y quedan incluidas también las aguas interiores y las del mar territorial. De

1 De acuerdo con el artículo 17 de la CONVEMAR, «los buques de todos los Estados sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial» (CONVEMAR, 1982, pág. 35).

acuerdo con el artículo cinco del CPF (2021), se consideran como ejecutados en el territorio nacional:

«I.- **Los delitos** cometidos por mexicanos o por extranjeros en **alta mar, a bordo de buques nacionales;**

II.- Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto;

III.- **Los cometidos a bordo de un buque extranjero** surto en puerto nacional o **en aguas territoriales de la República**, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad...» (pág. 3).

Los artículos 139 al 139 *quinquies* del CPF sancionan los delitos de terrorismo y su financiamiento (libro segundo, título primero). De igual modo, los artículos 148 *bis* al 148 *quater* condenan el terrorismo internacional. De acuerdo con este ordenamiento, para que este delito pueda tipificarse como tal, quienes lo cometan deben realizar una serie específica de acciones «que produzcan alarma, temor o terror en la población o en un grupo o sector de ella, para atentar contra la seguridad nacional o presionar a la autoridad o a un particular, u obligar a éste para que tome una determinación» (CPF, 2021, pág. 67).

La piratería en la mar es otro de los delitos federales, contra el derecho internacional, que se considera en este ordenamiento (libro segundo, título segundo) y prevé la sanción para quienes pertenezcan a una tripulación pirata con una pena de quince a treinta años de prisión, así como la confiscación de la embarcación (CPF, 2021). El artículo 146 de este Código considera como piratas a:

«I.- Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen **a mano armada** alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo;

II.- Los que, yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata...» (CPF, 2021, pág. 72).

Nótese la alusión que se realiza a la expresión «a mano armada», ya que es un concepto que debe distinguirse para diferenciarlo del «robo a mano armada» al que se hará referencia más adelante. Lo que es importante reflexionar

es que, de acuerdo con la legislación nacional, tanto el terrorismo como la piratería se consideran como delitos federales, es decir, se sancionan no solo en alta mar cuando se comete a bordo de buques nacionales, sino también en el territorio nacional cuando se ejecuta a bordo de un buque extranjero en el mar territorial. En materia de robo a embarcaciones el CPF (2021) también se pronuncia (libro segundo, título vigésimo segundo) refiriéndose a los «delitos en contra de las personas en su patrimonio» (pág. 189).

El artículo 367 enuncia que «Comete el delito de robo: el que se apodera de una cosa ajena [mueble], sin derecho y sin consentimiento de la persona que puede disponer de ella...» (pág. 190). La Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) distingue entre embarcaciones menores y mayores (artículo 10). El tratamiento que se le da a un buque o una embarcación mayor, en cuanto al tipo de bien de que se trata, es un tanto *sui generis*². Si bien es cierto, su registro es un acto jurídico que debe formar parte de un Registro Público Nacional (como los bienes inmuebles), el artículo 756 del Código Civil Federal considera a todo tipo de embarcaciones (tanto mayores como menores) como bienes muebles (CCF, 2021).³

Por lo anterior, el delito de robo al que refiere el artículo 367 del CPF, aplica también a las embarcaciones, independientemente de su tamaño. El artículo 381 de este ordenamiento lo deja más claro al especificar, en su fracción XII, que este delito se comete también «cuando se realice sobre embarcaciones o cosas que se encuentren en ellas» (CPF, 2021, pág. 196)⁴.

La sanción del delito de robo a embarcaciones se sanciona con una pena que va de cinco a quince años de prisión y hasta mil días de multa (artículo 371). No obstante, de acuerdo con el artículo 372, «si el robo se ejecutare con violencia, a la pena que corresponda por el robo simple se agregarán de seis meses a cinco años de prisión. Si la violencia constituye otro delito, se aplicarán las reglas de la acumulación» (CPF, 2021, pág. 192). Por lo anterior, la sanción correspondiente al delito de «robo a mano armada a embarcaciones» podría extenderse hasta los veinte o más años de prisión.

Lo que no hay que perder de vista es que, tanto el terrorismo, la piratería y el robo a embarcaciones en la mar (con o sin violencia) se consideran como

2 De acuerdo con el artículo 10, fracción II/a, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) una embarcación mayor es aquella de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar (LNCM, 2020).

3 Los artículos 8, fracción III, y 15 de la LNCM atribuyen a la Secretaría de Marina el registro de embarcaciones mayores en el Registro Público Marítimo Nacional.

4 Al que cometa el delito de robo de material radiactivo, material nuclear, combustible nuclear, mineral radiactivo o fuente de radiación, se le impondrán de doce a veinte años de prisión y de doce mil a veinte mil días multa (CPF, 2021, pág. 190). En estos casos, de acuerdo con el artículo 368 quinques del Código Penal Federal, se considera como terrorismo.

delitos del orden federal cometidos en el territorio nacional. Lo anterior, teniendo en cuenta las disposiciones del artículo cinco del CPF, cuando se refiere a la alta mar y a las vías generales de comunicación por agua ya que, en ese mismo sentido se pronuncia la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

5. Ley de Navegación y Comercio Marítimos

El objetivo de esta Ley es regular, entre otros, a las vías generales de comunicación por agua o vías navegables (LNCM, 2020). Según el artículo tres de este instrumento estos espacios marítimos tienen mucha semejanza con las zonas marinas mexicanas, a las que refiere también el artículo tres de la Ley Federal del Mar. La siguiente tabla comparativa muestra la afinidad que existe, en ambos ordenamientos, en cuanto a estos espacios marítimos.

Tabla 1. Comparativa entre las zonas marinas y las vías navegables mexicanas

Zonas marinas mexicanas (Artículo 3 – Ley Federal del Mar)	Vías generales de comunicación por agua o vías navegables (Artículo 3 – Ley de Navegación y Comercio Marítimos)
a. El mar territorial (inciso a);	b. El mar territorial (inciso a);
c. Las aguas marinas interiores (inciso b);	d. Las aguas marinas interiores (inciso a); e. Los ríos navegables y sus afluentes que también lo sean, los vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, así como canales que se destinan a la navegación, siempre que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar, o que en todo o en parte sirvan de límite al territorio nacional, o a dos o más entidades federativas, o que pasen de una entidad federativa a otra, o crucen la línea divisoria con otro país (inciso b); f. Los vasos, lagos, lagunas interiores navegables (inciso c);
g. La zona contigua (inciso c);	---
h. La zona económica exclusiva (inciso d);	i. La zona económica exclusiva (inciso a);
j. La plataforma continental y las plataformas insulares (inciso e);	---
k. Cualquier otra permitida por el derecho internacional (inciso f).	---

Fuente: Valdés Cerda, 2020, pág. 248.

Como resultado del análisis comparativo de esta tabla, y para los propósitos de este trabajo, podemos advertir que, con excepción de la plataforma continental y las plataformas insulares, las zonas marinas mexicanas son prácticamente las mismas que las vías generales de comunicación por agua o vías navegables. De acuerdo con el artículo cuatro de la LNCM estos espacios marítimos son de jurisdicción federal y las embarcaciones o artefactos navales que naveguen en ellas, con algunas excepciones, se sujetan a las mismas reglas (LNCM, 2020). El artículo cinco de este mismo ordenamiento establece que, tanto las embarcaciones mexicanas (primer párrafo), como las extranjeras (segundo párrafo) se encuentran sujetas a la legislación nacional, en los siguientes términos:

Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación nacional, aun cuando se encuentren fuera de las **aguas de jurisdicción mexicana**, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Las embarcaciones y los artefactos navales extranjeros que se encuentren en las vías generales de comunicación por aguas mexicanas quedarán sujetos por ese sólo hecho, a la **jurisdicción** y al cumplimiento de la legislación nacional (LFM, 1986, págs. 85-86).

El segundo párrafo del artículo 36 de esta Ley establece el mecanismo en el que el Estado mexicano debe hacer cumplir estas disposiciones a través de las unidades de la Armada de México:

Cualquier embarcación que navegue en zonas marinas mexicanas deberá observar la obligatoriedad de obedecer los señalamientos para detenerse o proporcionar la información que le sea solicitada por alguna unidad de la Armada de México. Lo anterior, con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas aplicables, por sí misma o en colaboración con las autoridades competentes, en el **combate al terrorismo**, **contrabando**, **piratería en el mar**, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, entre otros, en los términos de la legislación de la materia. En caso de desobediencia, se impondrán las sanciones establecidas por esta Ley y por las demás disposiciones aplicables (LNCM, 2020, pág. 17).

En este mismo sentido el artículo 2, fracción XI, de la Ley Orgánica de la Armada de México (2021) atribuye a esta institución armada:

Garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el

combate al terrorismo, contrabando, **piratería en el mar**, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de ésta, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación aplicable (pág. 2).

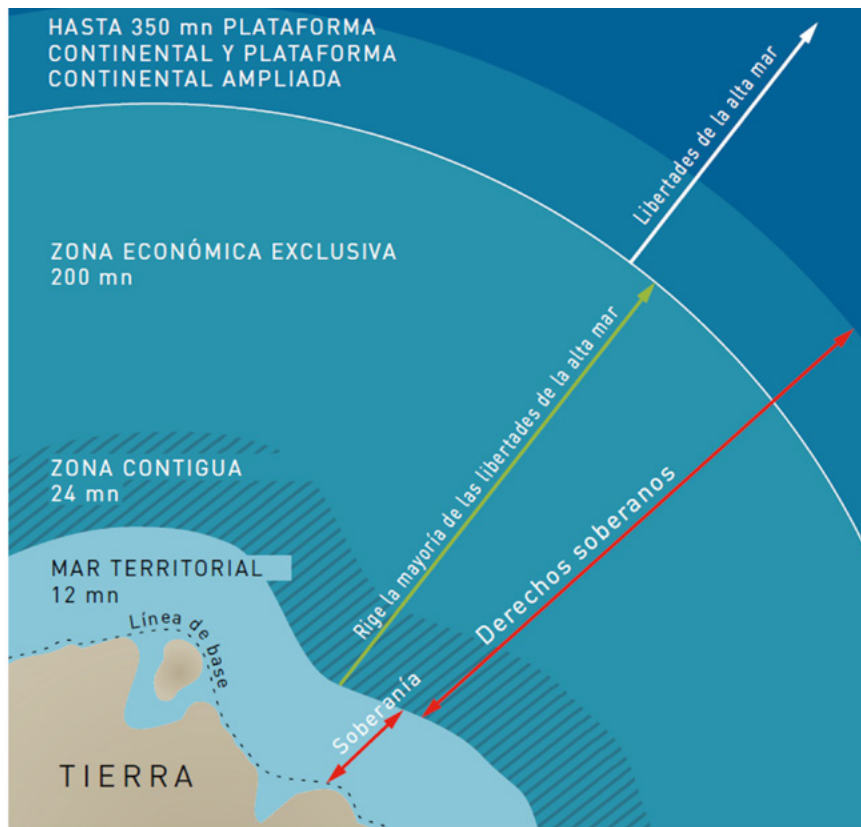
No obstante, para ejecutar estas disposiciones es muy importante primero distinguir entre los conceptos de «soberanía» y «jurisdicción», dos términos muy distintos que requieren de puntual atención, ya que ello ha provocado muchas confusiones en la interpretación del derecho del mar. El concepto de «derechos de soberanía» o derechos soberanos, (que es distinto al de «soberanía») es otro término importante que tampoco debe confundirse. Este término es exclusivo para la explotación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos y «con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación de la «zona económica exclusiva», tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos» (CONVEMAR, 1982, pág. 51). Para los propósitos de este trabajo este es un concepto que se pasa por alto porque no tiene relación con la navegación marítima.

Jean Bodin (1997) en su obra, *Los seis libros de la república (1576)*, señala que la principal característica del Estado es la soberanía, la cual es una potestad absoluta, perpetua e indivisible que se manifiesta en la capacidad de adoptar o anular leyes. Agrega además que la soberanía es perpetua, inalienable e imprescriptible. Rosseau (2012), en *El contrato social (1762)*, afirma que la soberanía descansa en la voluntad popular, la cual constituye a las autoridades. Para Thomas Hobbes la soberanía es absoluta, indivisible e irrevocable y necesariamente requiere del ejercicio del Estado sobre su territorio y su población. Según Hobbes, el poder absoluto supone un marco normativo que le define límites y controles (Echeverri, 2010).

Por lo tanto, la soberanía es absoluta y, para aplicarse, requiere de un territorio. El artículo 27 constitucional establece las partes del territorio nacional sobre las cuales el Estado ejerce completa soberanía, entre ellas se encuentran las aguas interiores y el mar territorial (CPEUM, 2021). En la zona económica exclusiva⁵ el Estado no ejerce soberanía (con excepción de las primeras 12 millas marinas del mar territorial). En este espacio marítimo, es decir, en las 188 millas marinas restantes, «rige la mayoría de las libertades de la alta mar» y el Estado mexicano solo ejerce «jurisdicción» de acuerdo con las disposiciones del derecho internacional del mar (UNODC, 2020).

5 Según las disposiciones del artículo 50 de la Ley Federal del Mar y 57 de la CONVEMAR (anchura de la zona económica exclusiva): «La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas (370,400 metros) contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial» (CONVEMAR, 1982, pág. 52).

Figura 1. Esquema básico de las zonas marinas.



Fuente: (UNODC, 2020, pág. 20).

6. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

El primer párrafo (inciso «b») del artículo 56 de la CONVEMAR establece la jurisdicción que tiene el Estado ribereño en la zona económica exclusiva, la cual es únicamente con respecto a: «i) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; ii) La investigación científica marina y la iii) La protección y preservación del medio marino» (CONVEMAR, 1982, pág. 51). Por lo anterior, cada vez que se mencione la jurisdicción en aguas mexicanas, es necesario limitarla solo a estos tres supuestos. Es importante tener siempre en mente que **el Estado no ejerce soberanía más allá de las 12 millas marinas del mar territorial. Después de este espacio marítimo se consideran aguas internacionales.** Según lo dis-

pone la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC, 2020), las «aguas internacionales» son:

Aguas en las que ningún Estado ejerce soberanía, si bien los Estados ribereños y los Estados del pabellón pueden ejercer ciertos derechos de ejecución que varían según la actividad y lugar de que se trate. Las aguas internacionales **comprenden la zona contigua, la zona económica exclusiva y la alta mar** (pág. 19).

La represión de los actos de violencia cometidos en el mar, posterior a la extensión del mar territorial requieren, necesaria y obligatoriamente, de la cooperación de otros Estados, tal como la del Estado cuya bandera enarbola el buque en el que tiene lugar el incidente. De acuerdo con la Convención sobre la alta mar, ésta inicia después de las 12 millas marinas del mar territorial (ONU, 1958).

7. La Convención sobre la alta mar

El Estado mexicano es signante de la CONVEMAR, no obstante, la Convención sobre la alta mar, adoptada en 1958 en Ginebra, Suiza, se encuentra también vigente en México⁶ (SRE, 2021). Este instrumento se encuentra, de igual manera, en vigor para todos aquellos países que no forman parte de la CONVEMAR, como los Estados Unidos de América (EE. UU.), entre otros.

La alta mar es un espacio marítimo que, además de regularse en esta Convención, se reglamenta igualmente en la Parte VII de la CONVEMAR. Sin embargo, la postrera tiene preeminencia sobre la primera⁷.

El artículo 30 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados se pronuncia también sobre la «aplicación de tratados sucesivos concernientes a la misma materia» (ONU, 1969, pág. 11). De acuerdo con el párrafo cuarto de este artículo:

Cuando las partes en el tratado anterior no sean todas ellas partes en el tratado posterior:

6 Al adherirse a este instrumento se hizo la siguiente reserva: «El Gobierno de México hace reserva expresa a lo dispuesto por el Artículo 9, ya que considera que los barcos propiedad del Estado, independientemente de su uso, gozan de inmunidad por lo que no acepta la limitación establecida en dicho artículo que reconoce inmunidad de jurisdicción en alta mar únicamente a los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial» (SRE, 2021, pág. 1).

7 El primer párrafo del artículo 311 de la CONVEMAR (Relación con otras convenciones y acuerdos internacionales) establece: «1. Esta Convención prevalecerá, en las relaciones entre los Estados Parte, sobre las Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar, de 29 de abril de 1958» (CONVEMAR, 1982, pág. 167).

- a) en las relaciones **entre los Estados parte en ambos tratados** se aplicará la norma enunciada en el párrafo 3⁸.
- b) en las relaciones **entre un Estado que sea parte en ambos tratados y un Estado que sólo lo sea en uno de ellos**, los derechos y obligaciones recíprocos se regirán por el tratado en el que los dos Estados sean partes (ONU, 1969, pág. 11).

Un ejemplo en la aplicación de las disposiciones de este artículo fue cuando las fuerzas marítimas de los EE.UU. firmaron una carta de intención, en mayo de 2008, con las fuerzas marítimas de México para la realización de «operaciones coincidentes» en los espacios marítimos de ambos países. Lo anterior porque, como ya se mencionó, para las dos naciones se encuentra vigente la Convención sobre la alta mar, pero los EE. UU. no se encuentra sujeto a las disposiciones de la CONVEMAR.

La firma de esta carta de intención se realizó en el marco de la meta número cinco (seguridad marítima) de la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte «ASPAN» (*Security and Prosperity Partnership of North America, SPP*) dando lugar a la firma de la Iniciativa de Protección Marítima de América del Norte (*North American Maritime Security Initiative, NAMSI*), la cual contiene los procedimientos estándar de operación que, con excepción del mar territorial, hasta la fecha permiten operar recíprocamente a ambos países, en sus respectivos espacios marítimos (Valdés Cerda, 2013).

De acuerdo con el artículo primero de la Convención sobre la alta mar: «Se entenderá por «alta mar» la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado» (ONU, 1958). En otras palabras, **la alta mar inicia después de las 12 millas marinas del mar territorial**. En el caso del NAMSI, los derechos y obligaciones recíprocos entre los EE.UU. y México se rigen por este tratado porque ambos Estados son parte de esta Convención. La CONVEMAR no indica lo contrario, aunque su redacción, ciertamente, ha provocado mucha confusión. Esta exégesis inadecuada se aclara cuando entendemos la manera en la que la alta mar se debe interpretar, según la CONVEMAR.

8 Este párrafo establece que: «Cuando todas las partes en el tratado anterior sean también partes en el tratado posterior, pero el tratado anterior no quede terminado ni su aplicación suspendida... el tratado anterior se aplicara únicamente en la medida en que sus disposiciones sean compatibles con las del tratado posterior» (ONU, 1969, pág. 11).

B. La alta mar según la CONVEMAR

Al igual que el artículo primero de la Convención sobre la alta mar, la Parte VII de la CONVEMAR regula también este espacio marítimo y, con arreglo a la primera parte de su artículo 86 dicta: «Las disposiciones de esta Parte se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado...» (CONVEMAR, 1982, pág. 67). Entonces, diría el lector, ¿dónde inicia la alta mar? ¿después de la zona económica exclusiva (200 millas marinas) o después del mar territorial (12 millas marinas)? La CONVEMAR pareciera contradecir lo que dispone la Convención sobre la alta mar, sin embargo, no es así.

Un error común consiste en pasar por alto el resto de lo que el artículo 86 especifica: «...Este artículo no implica limitación alguna de las libertades de que gozan todos los Estados en la zona económica exclusiva...» (CONVEMAR, 1982, pág. 67). En otras palabras, cuando se adoptó la Convención sobre la alta mar, en 1958, la zona económica exclusiva era todavía inexistente; por ello los países que son parte de la CONVEMAR, como México, deben considerar simultáneamente el artículo 86 (correspondiente a la alta mar) junto con el artículo 58 (correspondiente a la zona económica exclusiva), ambos artículos deben leerse juntos porque se encuentran intrínsecamente vinculados.

Al analizar, de manera simultánea y paralela, los artículos 58 y 86 de la CONVEMAR podremos advertir que, tanto en ésta, como en la Convención sobre la alta mar: **cuando se trata de respetar los derechos de otros Estados, la alta mar inicia después de las 12 millas marinas**, no después de las 200 millas marinas. No existe contradicción entre ambos instrumentos internacionales, veamos su porqué.

El artículo 58 de la CONVEMAR refiere a los «derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva» y, en términos generales, dispone que en este espacio marítimo todos los Estados gozan del derecho de navegación, así como de otros usos del mar internacionalmente legítimos, de ahí el término al que normalmente se refiere como «aguas internacionales» (CONVEMAR, 1982). Ello queda todavía más claro en el segundo párrafo de este artículo, el cual especifica puntualmente que: «Los artículos 88 al 115... se aplicarán a la zona económica exclusiva...» (CONVEMAR, 1982, pág. 52). Como podemos observar, la totalidad de estos artículos (del 88 al 115) refieren a la alta mar.

En este sentido, el Doctor Wagner Menezes (2017), Profesor Asociado de la Facultad de Derecho de la Universidad de São Paulo, Brasil, explica que:

«La zona económica exclusiva es esencialmente la alta mar con un régimen normativo específico» (Menezes, 2017, mins. 1:49:48 al 1:50:18). El régimen normativo específico al que el Doctor Menezes se refiere es aquel relacionado con los «Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva» (artículo 56) (CONVEMAR, pág. 51).

El Doctor Marrón (2019) aclara que, **cuando se trata de respetar los derechos de soberanía y jurisdicción del Estado ribereño**, la alta mar empieza donde termina la zona económica exclusiva, es decir, después de las 200 millas marinas. No obstante, **cuando se trata de respetar los derechos de otros Estados, la alta mar inicia después de las 12 millas marinas del mar territorial**, tal como lo dispone el artículo 58 (segundo párrafo) de la CONVEMAR (1982).⁹

En ningún caso se puede interferir con el derecho a la navegación de otros Estados en la zona económica exclusiva del Estado ribereño¹⁰. Como ya se mencionó, después de las 12 millas marinas se consideran «aguas internacionales». No considerarlo de esta manera refleja la falta de vinculación que debe realizarse entre el artículo primero de la Convención de la alta Mar y los artículos 58 y 86 de la CONVEMAR. Su inobservancia dificulta también la coordinación entre Estados, en perjuicio del cumplimiento de las disposiciones de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, un tema que ocurrió en su momento en México pero que se resolvió con la firma del NAMSI (Valdés Cerda, 2013).

C. La Iniciativa de Protección Marítima de América del Norte (NAMSI)

Los acontecimientos terroristas que tuvieron lugar en los EE.UU., en septiembre de 2001, fueron el parteaguas para la comunidad internacional en muchos aspectos, y el ámbito marítimo no estuvo exento de ello. Además de las adecuaciones que se realizaron a instrumentos internacionales como

9 CONVEMAR. Artículo 58 (Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva). Segundo párrafo: «Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte» (CONVEMAR, 1982, pág. 52). Es necesario tener en mente que la alta mar se regula en la Parte VII de la CONVEMAR y la sección 1 contempla de los artículos 86 al 115. En otras palabras, las disposiciones de la alta mar aplican también en la zona económica exclusiva para otros Estados, en la medida en que el Estado ribereño no se vea afectado con sus intereses relacionados con sus derechos de soberanía y jurisdicción.

10 Es importante advertir que los buques solo deben navegar bajo el pabellón de un solo Estado. De acuerdo con el artículo 92 de la CONVEMAR (condición jurídica de los buques): «El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad» (CONVEMAR, 1982, pág. 69).

el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS'74) que resultó, entre otros, en la adopción del Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), existieron también acuerdos regionales entre Estados.

En marzo de 2005 el primer ministro de Canadá y los presidentes de los EE.UU. y México firmaron un acuerdo de colaboración conocido como la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN)¹¹. Su objetivo era el fortalecimiento de la protección de la región, así como la promoción de su bienestar económico. Este Acuerdo se componía de una serie de metas, siendo una de ellas la protección marítima (*maritime security*), en la que se demandaba el cumplimiento de ciertas líneas de acción en la materia. Lo anterior dio lugar a la firma de una carta de intención entre las fuerzas marítimas de los EE. UU. y México (Valdés Cerda, 2013).

Siguiendo los requisitos del objetivo de la protección marítima, la Armada de México y las fuerzas marítimas de los EE. UU. realizaron, en mayo de 2008, un protocolo conjunto para el tratamiento de la amenaza de buques sospechosos en aguas de jurisdicción de ambos países: «La Iniciativa de Protección Marítima de América del Norte (NAMSI)». En agosto de 2011 se incluye también al Comandante del Comando de Canadá. Lo anterior, a través de la firma de una «Carta de Intención (LOI)», no vinculante, pero que demanda del cumplimiento de instrumentos internacionales que sí son vinculantes para el Estado mexicano. (Valdés Cerda, 2013). Entre los tratados internacionales que se incluyen en la LOI destaca, además de la CONVEMAR, la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (Convención de Viena de 1988).

Este tratado fue el instrumento principal que se consideró para que las fuerzas marítimas de los tres países se sujetaran, tanto a los delitos y sanciones relacionados con los actos ilícitos en contra de la navegación marítima (artículo tres), así como a los procedimientos estándar de operación para combatir el tráfico ilícito por mar (artículo 17) (ONU, 1988). Lo anterior, de conformidad con el derecho internacional del mar, ante la existencia de motivos razonables (*reasonable grounds*) para sospechar que alguna embarcación se utilice para el tráfico ilícito de estupefacientes, ya sea que ésta sea de su pabellón, del pabellón de otro Estado o sin pabellón y/o matrícula.

Además de la Convención de Viena de 1988, la LOI incluye también otros instrumentos, poco conocidos, pero no por ello menos importantes. Estos instrumentos, adoptados por la Organización Marítima Internacional

11 Security and Prosperity Partnership of North America (SPP).

(OMI), son el «Convenio Internacional para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad en la Navegación Marítima (SUA'88)» y el «Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (SUA Prot'88)¹². El origen de estos instrumentos fue, precisamente, un acontecimiento terrorista en el mar.

D. Terrorismo marítimo

El terrorismo marítimo, a diferencia de la piratería, tiene fines políticos e ideológicos y existe prácticamente desde que inició la navegación marítima. Sin embargo, el primer acontecimiento terrorista en el mar, que derivó en la adopción de instrumentos internacionales por parte de la OMI, fue el secuestro del crucero Italiano Achille Lauro, el 7 de octubre de 1985 en el mar Mediterráneo, frente a las costas de Alejandría en Egipto. Cuatro terroristas del Frente de Liberación de Palestina se apoderaron ilícitamente del buque, exigiendo la liberación de 50 militantes palestinos encarcelados en Israel. Si no se cumplían sus demandas, amenazaban con volar el barco y matar a los tripulantes estadounidenses y británicos que se encontraban a bordo (History, 1985). Esta situación, que tuvo la atención internacional, instó a la OMI a adoptar, tres años más tarde, el Convenio SUA'88 y el SUA Prot'88.

Una asignatura pendiente, que ha recibido muy poca atención en México, es la adhesión a dos instrumentos de la OMI que actualizan las disposiciones relacionadas con el combate al terrorismo marítimo y que se codifican en: El Convenio Internacional para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad en la Navegación Marítima (SUA'05)¹³, y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (Protocolo SUA'05)¹⁴, conocidos por la comunidad marítima como los «Protocolos SUA, 2005» (IMO, 2022). Estos instrumentos no son más que una actualización del Convenio SUA'88 y del SUA Prot'88, de los que México ya es parte, y obedecen a los acontecimientos terroristas que tuvieron lugar en septiembre de 2001.

12 Otros instrumentos, que no fueron adoptados por la OMI, pero que también requieren observarse son el Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, 2000 y el Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire.

13 Al 22 de mayo de 2022, 52 países eran parte contratante de este instrumento y 18 países lo han firmado (sujeto a ratificación) (IMO, 2022).

14 Al 22 de mayo de 2022, 45 países eran parte contratante de este instrumento y 18 países lo han firmado (sujeto a ratificación) (IMO, 2022).

No obstante, «el terrorismo marítimo es [todavía] un tema por actualizarse en México» (Valdés Cerda, 2014, pág. 1). Lo mismo ocurre con disposiciones en materia de piratería y robo a mano armada a bordo de los buques.

E. Piratería y robo a mano armada en el mar según la OMI

La OMI hace una clara distinción entre los conceptos de piratería y robo a mano armada en el mar. El «Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques» (OMI, 2010, pág. 4), contempla las siguientes definiciones:

2.1 «**Piratería**»: los actos que se definen en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)¹⁵.

2.2 «**Robo a mano armada contra los buques**»:

1 todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, **dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado ...** (OMI, 2010, pág. 4).

En otras palabras, según la OMI, mientras que la piratería ocurre más allá de las 12 millas marinas, es decir, en aguas internacionales, el robo a mano armada contra los buques se presenta cuando el incidente tiene lugar dentro de este espacio marítimo, o sea, en aguas en las que el Estado ejerce completa soberanía. Este es el tratamiento que se debe otorgar también en México.

Por lo anterior, se requiere vincular adecuadamente las disposiciones existentes de la legislación nacional para evitar discrepancias con terceros Estados que pudieran, en determinado momento, verse involucrados ante una situación de esta naturaleza en las vías navegables mexicanas. Esta interpretación es también necesaria, teniendo siempre en mente el «cómo sí», para ser consistentes con los estándares internacionales a los que el Estado mexicano se

15 Artículo 101. Definición de la piratería. Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes: a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata; c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

ha obligado a cumplir. Es importante advertir que, tanto la piratería como el robo a mano armada contra los buques, a diferencia del terrorismo marítimo, atienden a intereses particulares.

Las resoluciones de la Asamblea General de la OMI (*Assembly, A*) y del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (*Maritime Safety Committee, MSC*), en estas materias son las siguientes:

- 1) Resolución A.545(13): «Medidas para prevenir los actos de piratería y de robo a mano armada perpetrados contra los buques» (IMO, 1984, pág. 1).
- 2) Resolución A.683(17): «Prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques» (IMO, 1991, pág. 1).
- 3) Resolución A.738(18): «Medidas para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques» (IMO, 1993, pág. 1).
- 4) Resolución A.923(22): «Medidas para prevenir la inscripción de «buques fantasmas»» (IMO, 2002, pág. 1).
- 5) MSC.1/Circ.1233: «Piratería y robo a mano armada contra buques en aguas frente a las costas de Somalia» (IMO, 2007, pág. 1).
- 6) Circular No. 2933: «Solicitud de información sobre legislación nacional sobre piratería» (IMO, 2008, pág. 1).
- 7) MSC.1/Circ.1302: «Piratería y robo a mano armada contra buques en aguas frente a las costas de Somalia» (IMO, 2009, pág. 1).
- 8) MSC.1/Circ.1332: «Piratería y robo a mano armada contra buques en aguas frente a las costas de Somalia» (IMO, 2009, pág. 1).
- 9) MSC.1/Circ.1333: «Recomendaciones a los gobiernos para prevenir y reprimir la piratería y robos a mano armada contra los buques» (OMI, 2009, pág. 1).
- 10) MSC.1/Circ.1334: «Orientación a los armadores y operadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques» (OMI, 2009, pág. 1).
- 11) SN.1/Circ.281: «Piratería y robo a mano armada contra buques en aguas frente a las costas de Somalia - Información sobre el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transitan por el Golfo de Adén» (IMO, 2009, pág. 1).
- 12) Resolución A.1025(26): «Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques» (OMI, 2010, pág. 1).

- 13) MSC.1/Circ.1390: «Orientación para los oficiales de seguridad de la empresa (OSC): preparación de la empresa y la tripulación para la contingencia de secuestro por piratas en el océano Índico occidental y el Golfo de Adén» (IMO, 2010, pág. 1).
- 14) Carta Circular No. 3164: «Respuesta al azote de la piratería» (IMO, 2011, pág. 1).
- 15) Resolución MSC. 324(89): «Implementación de la guía de mejores prácticas de gestión» (IMO, 2011, pág. 1).
- 16) MSC.1/Circ.1404: «Directrices para ayudar en la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada contra buques» (OMI, 2011, pág. 1).
- 17) MSC.1/Circ.1339: «Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería basada en Somalia (BMP 4)» (IMO, 2011, pág. 1).
- 18) Resolución A.1044(27): «Piratería y robo a mano armada contra buques en aguas frente a las costas de Somalia» (IMO, 2011, pág. 1).

De igual manera, el tratamiento que debe darse al personal privado de protección armado (PPPA) a bordo de los buques, en los términos que demanda la OMI, es también un tema por resolverse en México.

F. Personal privado de protección armado (PPPA) a bordo de los buques

Además de los instrumentos de la OMI mencionados, que regulan los actos ilícitos contra la seguridad en la navegación marítima, la «protección marítima» se regula en el Convenio SOLAS. De acuerdo con su Capítulo XI-2 (Medidas especiales para incrementar la protección marítima): «el término «buque» incluye también a las unidades móviles de perforación mar adentro...» (SOLAS, 2009, pág. 328). Es decir, las disposiciones de la OMI, en esta materia, son aplicables también a las plataformas petroleras, incluyendo las que se ubican en la Sonda de Campeche.

De igual manera, es importante tener en mente que este organismo internacional establece solo los estándares mínimos que un Estado puede aplicar. Sin embargo, nada limita al Estado a establecer esquemas, aún más estrictos, para sus propios buques (o plataformas marítimas). Lo anterior incluye la posibilidad de contar con personal armado a bordo.

La OMI define al PPPA como: «los empleados armados pertenecientes a las compañías privadas de protección marítima (CPPM)» (OMI, 2012, pág. 2). Estas compañías son contratistas privados, a bordo de los buques, que tienen por objeto brindar protección contra los actos ilícitos que pudieran

ocurrir en éstos (OMI, 2012). Las resoluciones de la OMI, en esta materia son las siguientes:

- 1) MSC.1/Circ.1405/Rev.2: «Orientaciones provisionales revisadas para propietarios de buques, operadores de buques y capitanes de buques sobre el uso de personal de protección armado contratado por el sector privado a bordo de buques en la zona de alto riesgo» (OMI, 2012, pág. 1).
- 2) MSC.1/Circ./1406-Rev-2: «Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados del pabellón con respecto al uso de personal de protección armado contratado de forma privada a bordo de buques en la zona de alto riesgo» (OMI, 2012, pág. 1).
- 3) MSC.1/Circ./1408-Rev-1: «Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados del pabellón con respecto al uso de personal de protección armado contratado de forma privada a bordo de buques en la zona de alto riesgo» (OMI, 2011, pág. 1).
- 4) MSC.1/Circ.1443: «Orientaciones provisionales para las empresas privadas de protección marítima que proporcionan personal de protección armado contratado de forma privada a bordo de buques en la zona de alto riesgo» (OMI, 2011, pág. 1).
- 5) MSC.1/Circ.1444: «Orientaciones provisionales para los Estados del pabellón sobre medidas para prevenir y mitigar la piratería basada en Somalia» (IMO, 2012, pág. 1).
- 6) MSC-FAL¹⁶.1/Circ.2: «Cuestionario de información sobre los requisitos de los Estados portuarios y costeros relacionados con la protección armado contratado de forma privada a bordo de los buques» (OMI, 2011, pág. 1).

En su momento la MSC-FAL.1/Circ.2 instó a todos sus Estados miembros a completar este cuestionario y remitirlo a la OMI, a más tardar para el 30 de noviembre de 2011, junto con la copia de sus políticas en la materia, así como su legislación y sus procedimientos actualizados. Esta información es pública y se encuentra en la página de la OMI para su consulta (OMI, 2011).

16 Las siglas «FAL» derivan del «Comité de Facilitación» de la OMI (uno de sus cinco comités). Este Comité se encarga, entre otros, de dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL'65), del cual México es parte. El objetivo de este Convenio es eliminar el papeleo excesivo y los trámites burocráticos, en perjuicio de la fluidez del transporte marítimo. Este instrumento tiene también un vínculo directo con el Código PBIP y el capítulo XI-2 del SOLAS. Se tratan también aspectos relacionados con la migración por mar, mercancías peligrosas, así como normas y prácticas recomendadas sobre el polizonaje. De igual manera, resalta la importancia de la coordinación que debe existir entre autoridades públicas de migración, sanidad, aduanas, puertos, etc. (OMI, 2022).

Cabe hacer mención que el Estado mexicano no cuenta todavía con una política en la materia; tampoco ha remitido la legislación y los procedimientos aplicables ante este tipo de ilícitos. De igual manera, requiere todavía del establecimiento de un vínculo efectivo con las instancias internacionales que atienden y notifican este tipo de actos ilícitos.

G. Centro de notificación de piratería de la Oficina Marítima Internacional

La Oficina Marítima Internacional (IMB) forma parte de una división técnica de la Cámara de Comercio Internacional (ICC), no tiene fines de lucro y se creó en 1981 con el propósito de atender y llevar un registro de todo tipo de delitos y actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima que ocurren en el mundo (ICC, 2021).

Una de las principales áreas de especialización de la IMB, además del fraude marítimo, es la represión de la piratería en el mar¹⁷. Por lo que, como resultado del aumento de este fenómeno en los últimos años, se creó, en 1992, el Centro de Notificación de Piratería de la IMB (*IMB Piracy Reporting Centre*), con sede en Kuala Lumpur, Malasia, manteniendo vigilancia 24/7 en las vías navegables del planeta. Una vez que el IMB tiene conocimiento sobre ataques de piratas, informa a las autoridades correspondientes y emite avisos sobre los puntos críticos en los que, de manera recurrente, se presentan este tipo de ilícitos (ICC, 2021).

El Centro de Notificación de Piratería de la IMB (PRC) actúa como un único punto de contacto, en cualquier parte del orbe, para los capitanes de los buques cuyas embarcaciones han sido víctimas de la piratería o el robo a mano armada. La información que recibe el PRC se transmite a las autoridades del Estado y a los buques que se encuentren en las inmediaciones del incidente, con el fin de que adopten las medidas correspondientes (IMB-PRC, 2021). La IMB tiene un memorando de entendimiento con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y tiene estatus de observador con la Interpol (OIPC).

H. Cooperación interinstitucional

El artículo 30, fracción XII Ter, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, atribuye a la SEMAR: «Coordinar la implementación de las

17 La OMI, en su resolución A. 504(12), del 20 de noviembre de 1981, entre otras, insta a los gobiernos a cooperar e intercambiar información entre sí y con la IMB con el fin de mantener y desarrollar una acción coordinada en la lucha contra el fraude marítimo. «La IMB tiene también un memorando de entendimiento con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y tiene estatus de observador con la INTERPOL» (ICC, 2021, pág. 1).

acciones necesarias con las demás dependencias de la Administración Pública Federal, para el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales en materia marítima, en el ámbito de su competencia» (LOAPF, 2022, pág. 16). Esta es una fracción que se adicionó en las modificaciones que se realizaron a esta Ley el 7 de diciembre de 2020 y, como tal, demanda de su cumplimiento.

Las dependencias que tienen competencia en la materia que aquí se exponen son, de manera enunciativa, las siguientes:

- 1) La Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) en materia de política exterior, así como para la adhesión del Estado mexicano tanto al Convenio como al Protocolo SUA'2005;
- 2) La Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), en materia de armas de fuego y explosivos;
- 3) La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) en materia aduanera y del impacto presupuestal que se demanda para el cumplimiento de estas disposiciones;
- 4) La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), en materia de impacto ambiental;
- 5) La Secretaría de Energía (SENER) en materia del cumplimiento al que se deben sujetar las plataformas de petróleos mexicanos (PEMEX);
- 6) La Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal en materia del impacto regulatorio que implica la observancia de estos lineamientos.
- 7) La Fiscalía General de la República (FGR) y la Subprocuraduría Especializada competente para conocer de los delitos cometidos por miembros de la Delincuencia Organizada (SEIDO).

De igual manera, es recomendable involucrar a los particulares y a los tripulantes de las plataformas petroleras que se ubican en la Sonda de Campeche, así como aquellos pertenecientes a los buques que navegan en esa área. En este sentido el autor sometió, para Superior consideración de la Universidad Naval (UNINAV), el registro del: «Diplomado sobre delincuencia marítima para profesionales de la justicia penal». Ello fomentaría un acercamiento entre las autoridades mencionadas con el fin de aplicar las disposiciones nacionales e internacionales existentes para reprimir los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.

III. Conclusiones y recomendaciones

«Donde no hay ambigüedad, no cabe interpretación». Este es un principio general de derecho. No obstante, la represión de actos ilícitos contra la seguridad a la navegación marítima no es un tema sencillo, ni se resuelve aplicando solo una ley nacional o un instrumento internacional. Para evitar ambigüedades se requiere, primeramente, distinguir conceptos importantes derivados de disposiciones jurídicas, tanto nacionales como internacionales, aplicables en la materia. Por lo anterior, cuando se trata de actuar ante la eventualidad de actos ilícitos en la mar, y acertar en la toma de decisiones, se sugiere observar lo siguiente:

- 1) **Los actos ilícitos en contra de la navegación marítima (terrorismo, piratería, robo a mano armada, etc.) pudieran cometerse en cualquier espacio marítimo.** Sin embargo, la conceptualización, el tratamiento que se le da y quién debe actuar en consecuencia es lo que hace la diferencia, dependiendo si el supuesto ilícito ocurre en aguas nacionales o internacionales.
- 2) **Un Estado solo puede ejercer soberanía dentro las primeras 12 millas marinas del mar territorial.** Cualquier buque que cometa un acto ilícito en este espacio marítimo, se verá sujeto a la legislación de ese Estado. México, por ejemplo, debe actuar con todo el poder que la Ley le confiere ante cualquier embarcación que cometa un delito en este espacio marítimo, independientemente de su nacionalidad. En cualquiera de los casos se deberá informar, de inmediato, al Estado de la bandera que enarbola el buque infractor mediante los mecanismos diplomáticos existentes.
- 3) **El Estado mexicano ejerce total soberanía sobre todos los buques que enarbolan su bandera, independientemente del lugar del mundo en el que se encuentren.** Sin embargo, cuando el buque se encuentre en aguas territoriales de otro Estado se requiere de la cooperación con ese Estado.
- 4) **Después de las 12 millas marinas del mar territorial se consideran «aguas internacionales».** Por lo tanto, un Estado no puede actuar ante la comisión de un delito sin que previamente lo haya hecho del conocimiento al Estado de la bandera del supuesto buque infractor. Si un buque de la Armada de México, por ejemplo, tiene conocimiento de una embarcación que se encuentra realizando actos ilícitos, posterior a esta distancia, no debe actuar sin el conocimiento del Estado de la bandera que enarbola ese buque. Hacerlo así se consideraría como una violación al derecho internacional por parte del Estado mexicano. Por ello la importancia de la cooperación internacional.

- 5) **Un buque que no enarbola una bandera o que enarbola, a conveniencia, dos pabellones distintos, se considera como un buque sin nacionalidad** y, por lo tanto, se encuentra sujeto a la jurisdicción de cualquier Estado. Ante un caso de esta naturaleza no existe impedimento alguno para actuar en consecuencia, independientemente del espacio marítimo en el que se encuentre la embarcación sospechosa (ya sea en aguas nacionales o internacionales).
- 6) **No existe contradicción entre la CONVEMAR y la Convención sobre la Alta Mar.** «La zona económica exclusiva es esencialmente la alta mar» con un régimen normativo específico, ya que en este espacio marítimo rigen la mayoría de las libertades de la alta mar. Por lo tanto:
- Cuando se trata de **respetar los derechos de soberanía y jurisdicción del Estado ribereño**, la alta mar empieza donde termina la zona económica exclusiva, es decir, después de las 200 millas marinas.
 - Cuando se trata de **respetar los derechos de otros Estados**, la alta mar inicia después de las 12 millas marinas del mar territorial, por considerarse como «aguas internacionales». Los buques que naveguen en estas aguas no se encuentran sujetos a la soberanía de ningún Estado. Por lo tanto, en ningún caso se puede interferir con el derecho a la navegación de otros Estados en la zona económica exclusiva del Estado ribereño.
 - Cuando se tenga la sospecha de que un buque, que enarbola una bandera extranjera, se encuentre involucrado en algún tipo de acto ilícito que atente contra la seguridad a la navegación marítima, **posterior a las 12 millas marinas, necesariamente se requiere de la cooperación internacional antes de actuar.**

Las libertades de la alta mar se encuentran, por tanto, en función de la posición jurídica (derechos) que tenga el Estado. De ello depende que inicien, ya sea a partir de las 12 millas marinas, por respeto a otros Estados, o de las 200 millas marinas, por el respeto que otros Estados deben tener al Estado ribereño, principalmente cuando se trata de respetar los recursos naturales del Estado (derechos de soberanía).

7) Con el fin de ser consistentes con la terminología de la Organización Marítima Internacional (OMI), de la cual México es parte, es importante advertir lo siguiente:

- Un acto ilícito cometido a una embarcación, con fines particulares, que ocurre **dentro de las 12 millas marinas**, es decir, en el mar territorial y/o aguas interiores se tipifica como **robo a mano armada**.
- Un acto ilícito cometido a una embarcación, con fines particulares, que

ocurre **posterior a las 12 millas marinas, es decir, en aguas internacionales**, se considera como **piratería**.

- a. Un acto ilícito cometido a una embarcación, con fines políticos e ideológicos, se reconoce como **terrorismo marítimo**, independientemente del espacio marítimo en el que ocurra.

Especial cuidado requiere también la observancia y actualización de los instrumentos internacionales relacionados con el combate a los actos ilícitos en la mar. Ello exige al Estado mexicano adherirse a instrumentos de la OMI, tales como:

- a. El Convenio Internacional para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad en la Navegación Marítima (SUA'05), y su
- a. El Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (Protocolo SUA'05).

De igual manera, insta a observar las disposiciones de la OMI en materias de terrorismo marítimo, así como de piratería y robo a mano armada en el mar, incluyendo aquellas resoluciones relacionadas con el uso de Personal Privado de Protección Armado (PPPA) a bordo de los buques. En este sentido el Estado mexicano requiere todavía de una política clara, así como del establecimiento de un vínculo efectivo con las instancias internacionales que atienden y notifican este tipo de actos ilícitos.

Las disposiciones jurídicas que se mencionan en el presente trabajo de ninguna manera son exhaustivas, pero, como dice Alan Turin, son suficientes para darnos cuenta de que hay mucho todavía por hacer. El razonamiento y los argumentos que aquí se exponen proporcionan una guía que pretende eliminar la ambigüedad, con argumentos jurídicamente viables, que permitan al Estado mexicano actuar ante los actos ilícitos en el mar que ocurren, cada vez con mayor frecuencia, principalmente en la Sonda de Campeche (tanto dentro como fuera del mar territorial).

Lo anterior, demanda de la realización de cursos de capacitación y talleres, con la participación de las partes involucradas, en el que se simulen y se resuelvan escenarios que ocurren, o pudieran ocurrir, en la vida real. Una herramienta efectiva podría ser la impartición del «Diplomado sobre delincuencia marítima para profesionales de la justicia penal», propuesto por el autor (en proceso de registro por parte de la Universidad Naval). Sin un entrenamiento previo y una activa participación de las dependencias de la administración pública federal, con atribuciones en la materia, poco se puede lograr.

El liderazgo debe asumirse por parte de la SEMAR, ya que así lo especifica el relativamente nuevo artículo 30, fracción XII Ter, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Sin la coordinación y la cooperación interinstitucional, así como la adecuada capacitación en la materia, los actos ilícitos en contra de la navegación marítima, que representan una amenaza a la seguridad nacional, difícilmente se podrán erradicar en México.

Referencias

- Bodin, J. (1997). Los seis libros de la República (1576) (Tercera ed.). Madrid, España: Tecnos.
- CCF. (11 de enero de 2021). Código Civil Federal. CDMX, México.
- CONVEMAR. (1982). Convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar . Montego Bay.
- CPEUM. (17 de mayo de 2021). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México. Obtenido de Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- CPF. (1 de junio de 2021). Código Penal Federal. México.
- Echeverri, J. D. (2010). Thomas Hobbes y el Estado absoluto: del Estado de razón al Estado de terror. Medellín, Colombia: Universidad de Antioquia.
- History. (10 de October de 1985). History. Obtenido de US Navy fighter jets intercept Italian cruise ship hijackers: <https://www.history.com/this-day-in-history/achille-lauro-hijacking-ends>
- ICC. (8 de September de 2021). International Chamber of Commerce (ICC). Obtenido de International Maritime Bureau (IMB): <https://icc-ccs.org/icc/imb>
- IMB-PRC. (8 de September de 2021). International Maritime Bureau. Obtenido de Piracy Response Centre: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>
- IMO. (29 de February de 1984). Resolution A.545(13)-Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships. London, United Kingdom.
- IMO. (21 de November de 1991). Resolution A.683(17)-Prevention and suppression of acts of piracy and armed robbery against ships. London, United Kingdom.
- IMO. (17 de November de 1993). Resolution A.738(18)-Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships. London, United Kingdom.
- IMO. (22 de January de 2002). Resolution A.923(22)-Measures to prevent the registration of «phantom» ships. London, United Kingdom.
- IMO. (15 de June de 2007). MSC.1/Circ.1233-Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia. London, United Kingdom.
- IMO. (23 de December de 2008). Circular No. 2933-Request for information on national legislation on piracy. London, United Kingdom.
- IMO. (16 de April de 2009). MSC.1/Circ.1302-Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia. London, United Kingdom.
- IMO. (16 de June de 2009). MSC.1/Circ.1332-Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia. London, United Kingdom.
- IMO. (3 de August de 2009). SN.1/Circ.281-Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia /Information on international recommended transit corridor (IRTC) for ships transiting the Gulf of Aden. London, United Kingdom.
- IMO. (9 de diciembre de 2010). MSC.1/Circ.1390-Orientación para los oficiales de seguridad de la empresa (OSC): preparación de la empresa y la tripulación para la contingencia de secuestro por piratas en el océano Índico occidental y el Golfo de Adén. London, United Kingdom.

- IMO. (14 de February de 2011). Circular letter No.3164-Responding to the scourge of piracy. London, United Kingdom.
- IMO. (14 de September de 2011). MSC.1/Circ.1339. London, United Kingdom.
- IMO. (20 de May de 2011). MSC.324(89)-Implementation of best management practice guidance. London, United Kingdom.
- IMO. (20 de December de 2011). Resolution A.1044(27)-Piracy and armed robbery against ships off the coast of Somalia. London, United Kingdom.
- IMO. (25 de mayo de 2012). MSC.1/Circ.1444-Interim guidance for flag states on measures to prevent and mitigate Somalia based piracy. Londres, Reino Unido.
- IMO. (22 de may de 2022). Comprehensive information on the status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary General performs depositary or other functions. London, United Kingdom.
- La Jornada. (07 de agosto de 2022). La Jornada maya. Obtenido de Advierten sobre posible estallido social por inseguridad en la Sonda de Campeche: <https://www.lajornadamaya.mx/campeche/200824/advierten-sobre-posible-estallido-social-por-inseguridad-en-la-sonda-de-campeche>
- LFDO. (20 de mayo de 2021). Ley Federal contra la Delincuencia Organizada (LFDO). México.
- LFM. (08 de 01 de 1986). Ley Federal del Mar.
- LNCM. (7 de diciembre de 2020). Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México.
- LOAM. (19 de mayo de 2021). Ley Orgánica de la Armada de México. México.
- LOAPF. (05 de abril de 2022). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. CDMX, México.
- LSN. (26 de diciembre de 2005). Ley de Seguridad Nacional. México.
- Marrón, J. L. (2019). Capítulo segundo. El derecho del mar. En SEMAR-UNAM, Derecho Marítimo Internacional (págs. 124-179). CDMX: Tirant.
- Menezes, W. (16 de noviembre de 2017). Derecho del Mar. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=3a4Fg3dAFOA&t=4856s>
- OMI. (26 de junio de 2009). MSC.1/Cir. 1333-Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques. Londres, Reino Unido.
- OMI. (23 de Junio de 2009). MSC.1/Circ.1334-Orientación a los armadores y operadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques, adoptada el 23 de junio de 2009, (revoca la MSC./Circ.623/Rev.3). Londres, Reino Unido.
- OMI. (18 de enero de 2010). Resolución A.1025(26)-Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques. London, Reino Unido.
- OMI. (23 de mayo de 2011). MSC.1/Circ.1404-Directrices para ayudar en la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada contra buques. Londres, Reino Unido.

- OMI. (16 de septiembre de 2011). MSC.1/Circ.1443-Orientaciones provisionales para las empresas privadas de seguridad marítima que proporcionan personal de seguridad armado contratado de forma privada a bordo de buques en la zona de alto riesgo. Londres, Reino Unido.
- OMI. (16 de septiembre de 2011). MSC.1/Circ./1408-Rev-1-Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados del pabellón con respecto al uso de personal de seguridad armado contratado de forma privada a bordo de buques en la zona de alto riesgo. Londres, Reino Unido.
- OMI. (22 de septiembre de 2011). MSC-FAL.1/Circ.2-Cuestionario sobre información sobre los requisitos de los Estados portuarios y costeros relacionados con la protección armado contratada de forma privada a bordo de buques. Londres, Reino Unido.
- OMI. (25 de mayo de 2012). MSC.1/Circ.1405/Rev.2-Orientaciones provisionales revisadas para propietarios de buques, operadores de buques y capitanes de buques sobre el uso de personal de seguridad armado contratado por el sector privado a bordo de buques en la zona de alto riesgo. Londres, Reino Unido.
- OMI. (25 de mayo de 2012). MSC.1/Circ./1406-Rev-2-Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados del pabellón con respecto al uso de personal de seguridad armado contratado de forma privada a bordo de buques en la zona de alto riesgo. Londres, Reino Unido.
- ONU. (29 de abril de 1958). Convención sobre la Alta mar. Ginebra, Suiza.
- ONU. (23 de mayo de 1969). Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados. Viena, Austria.
- ONU. (19 de diciembre de 1988). Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas . México.
- Rousseau, J. J. (2012). El contrato social. México: Edaf.
- SEGOB. (30 de agosto de 2021). Orden Jurídico Nacional. Obtenido de Leyes y reglamentos federales: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/leyes#gsc.tab=0>
- SRE. (1 de septiembre de 2021). Tratados internacionales. Obtenido de Convención sobre la Alta mar: https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/muestratratado_nva.sre?id_tratado=207&depositario=0
- UNODC. (diciembre de 2020). Delincuencia marítima. Manual para los profesionales de la justicia penal(Tercera edición. Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima). (O. d. Delito, Ed.) Viena, Austria.
- Valdés Cerda, R. E. (2013). The North American Maritime Security Initiative (NAMSI). En W. M. (WMU), Piracy at Sea (págs. 177-188). New York: Springer-Verlag.
- Valdés Cerda, R. E. (2014). Terrorismo marítimo: Un tema por actualizarse en México. *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, 9-16.
- Valdés Cerda, R. E. (16 de julio de 2020). Administración Talasopolítica para prevenir la contaminación atmosférica en vías navegables mexicanas. México.

EL ESTATUS DE LAS RELACIONES CIVILES-MILITARES EN MÉXICO

THE STATUS OF RELATIONSHIPS CIVIL-MILITARY IN MEXICO

Resumen

La fuerzas armadas mexicanas, a pesar de gozar de popularidad y aprobación por parte de la ciudadanía en su mayoría –según encuestas de percepción nacional–, constantemente encaran obstáculos para materializar sus esfuerzos en la búsqueda de certeza jurídica sobre las acciones que les son encomendadas. El presente artículo establece que las Relaciones Civiles-Militares (CMR), a pesar de ser mencionadas, se encuentran relegada en su análisis a profundidad; varios trabajos académicos abordan el tema con desconocimiento pragmático del interior de las instituciones militares. Por ende, siguiendo la teoría de las CMR de Samuel Huntington y las teorías políticas sobre el Estado y poder de Max Weber, se presenta una descripción del origen histórico y el desarrollo de las CMR en México. Se destaca en la historia militar el desarrollo de las CMR hasta el nacimiento de México como un Estado Moderno, trayendo consigo la profesionalización de las FF. AA. y, por último, se distingue el origen jurídico y las características de las CMR mexicanas a través de un repaso de las constituciones de 1824, 1857 y 1917.

Palabras clave

Relaciones civiles militares, fuerzas armadas mexicanas, profesionalización, militarización.

Abstract

Mexican Armed Forces, in spite of holding popularity and support from citizens—according to national polls—, they constantly face several obstacles in their efforts for reaching legal certainty over their entrusted actions. This article establishes that Civil-Military Relations (CMR), despite being mentioned, are relegated in its in depth-analysis; several academic papers address the topic with a pragmatic unawareness of the inside of military organization. Thus, following Max Weber's State and Dominance Political Theories, and CMR theories by Samuel Huntington, this paper aims to set the basic historical background and the development of CMR in Mexico. It is highlighted, in the military history, the evolution of CMR until the birth of Mexico as a modern State, which brought the professionalization of the Armed Forces. Finally, legislative features and the characteristics of Mexican CMR are highlighted through the review of the Mexican Constitutions of 1824, 1857 and 1917.

Keywords

Civil-Military Relations, Mexican Armed Forces, Professionalization, Militarization.

**TENIENTE DE FRAGATA CG.
GLORIA CAROLINA CHÁZARO BERRIEL**

Ingeniera en Ciencias Navales por la Heroica Escuela Naval Militar, Primer Lugar. Ganadora de la Beca Chevening 2018, del gobierno del Reino Unido. Maestra en Seguridad y Estrategia Aplicada por la Universidad de Exeter, Inglaterra. Discente de la Especialidad de Mando Naval en el Centro de Estudios Superiores Navales.

gloriachazbe@gmail.com

El presente artículo es original y no ha sido ni está siendo considerado para su publicación en ningún otro lugar.

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 9 de setiembre de 2022.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 23 de septiembre de 2022. 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

«Las fuerzas armadas nunca han sido tan populares y a la vez menos comprendidas. Las personas muestran simpatía, no empatía; lástima, no respeto. Tenemos un trabajo que hacer, y es fundamental que la sociedad civil entienda». General Sir Nicholas Patrick Carter, Jefe del Estado Mayor de la Defensa del Reino Unido. (Cházaro, 2019)

Según datos del INEGI (2020), la ‘Marina’ encabeza favorablemente las encuestas sobre percepción ciudadana; le sigue el Ejército Mexicano. Las Fuerzas Armadas Mexicanas (FF.AA.) –Marina Armada, Ejército y Fuerza Aérea–, son también quienes encabezan favorablemente las estadísticas de respuesta institucional ante recomendaciones de la CNDH (CNDH, 2021). Cabe mencionar que esta encuesta de percepción es sobre «el desempeño de las autoridades de seguridad pública y justicia», es decir, ni siquiera hay un análisis de la labor de las FF.AA. como tal, y cuando se refiere a ellas, la población civil y académicos acostumbran a emplear el término ‘Ejército’ como si fuera un genérico de las instituciones militares.

Con estadísticas tan convenientes, ¿por qué hay tan poco conocimiento de la cultura militar en México?, ¿por qué existe tanta especulación del desempeño y proceder del personal militar mexicano?, ¿por qué predomina un discurso de militarización entre académicos, medios de comunicación y los encargados de generar la política en México?, discurso que, –de hecho– ha interferido con diversos esfuerzos para generar certeza jurídica sobre el actuar de las fuerzas armadas. Es esa conversación que busca iniciar el presente artículo.

La mayor participación de las FF.AA. en la seguridad interna del país ha acentuado los desafíos alrededor de las CMR (Relaciones Civiles-Militares, por sus siglas en inglés). Esta es una de las principales razones para comprender este asunto desde ambos ámbitos: el militar y el civil. Sin embargo, en México el tema de las CMR no se ha explorado a profundidad –ni académica ni socialmente–. Incluso internacionalmente, hay pocos análisis comparativos actualizados con respecto a la materia; no se le prioriza ni se le atiende, pues es un tema relegado y en la mayoría de las veces, ignorado.

¿A quién afectaría el entendimiento fundamentado de las CMR? En realidad, la investigación historiográfica, el debate correspondido –no sólo entre quienes ostentan la misma postura y documentación– y la normalización del diálogo sobre el asunto provocarían que, el hablar de ‘la militarización’ resultara tan absurdo y diametralmente opuesto a las posturas que popularmente se difunden en los medios hoy en día.

Por ello, este artículo pretende abrir la conversación alrededor de las CMR a través de la descripción de su origen histórico y su desarrollo hasta nuestros días para así, motivar la atención del lector hacia el tema y promover futura investigación sobre las CMR y la mitigación de los desafíos que enfrenta.

Siguiendo las teorías políticas sobre el Estado y poder de Max Weber, y las teorías de las CMR de Samuel Huntington, se presenta una descripción del origen histórico y el desarrollo de las CMR en México para permitir al lector vincular el contexto a un posterior análisis. Comienza con la construcción de México como Estado-nación, identificando las relaciones codependientes entre el ámbito militar y el Estado. Continúa destacando en la historia militar el desarrollo de las CMR hasta el nacimiento de México como un Estado Moderno, trayendo consigo la profesionalización de las fuerzas armadas. Finalmente, fundamenta la base jurídica y las características de las CMR mexicanas a través de un repaso de las constituciones mexicanas de 1824, 1857 y 1917.

Discusión

La literatura primaria sobre las CMR subyace en la obra de Samuel Huntington «El Soldado y el Ciudadano», sin embargo, este trabajo es aplicable al caso mexicano sólo parcialmente. Vale la pena aclarar que su modelo es más bien aplicable a una ‘democracia plena’ o al menos una ‘democracia deficiente’; y basando el argumento en la clasificación del Índice de Democracia (The Economist Intelligence Unit, 2021), México ostenta un ‘régimen híbrido’, lo que implica que aún se encuentra en proceso de desarrollo, y el campo de las CMR para casos análogos es aún un tema poco explorado.

Para llenar esta brecha de bases conceptuales y metodológicas cuando se aplica en países no plenamente democráticos, la obra «The Routledge Handbook of Civil-Military Relations» (Bruneau, 2012), presenta un análisis de algunas investigaciones específicas realizadas en países que viven en condiciones democráticas diferentes: Un análisis dentro del cual, aunque el caso mexicano sigue sin encajar totalmente, sigue siendo una referencia valiosa.

En cuanto a la literatura mexicana, aunque es extensa en su producción en historia militar, las CMR no son el tema central de las investigaciones. Así, a pesar de que varios estudiosos relacionan las CMR con sus investigaciones, hay poca literatura sobre cuestiones contemporáneas y con una perspectiva realista de la materia. Este documento recopila algunos argumentos derivados de los trabajos mencionados que sirven para contextualizar las CMR en México.

Primero, para definir las CMR, debemos analizar la construcción del Estado mexicano y sus bases constitucionales. El Estado-nación es «una forma de organización política en la que un grupo de personas que comparten la misma historia, tradiciones o idioma, viven en un área particular bajo un solo gobierno» («Nation-State,» 2018). México ha adoptado la organización del Estado-nación para su desarrollo y conducción, integrando así el territorio, la población y el gobierno.

Según la teoría política, el Estado-nación existe cuando reclama con éxito el monopolio de la violencia legítima hacia dentro de su territorio (Weber et al., 2004, p. 67), pues cada Estado está fundado a través de la fuerza. En el caso particular de México, este proceso de construcción del Estado tomó siglos; algunos académicos y políticos aún discuten sobre su consecución y funcionalidad considerando los desafíos actuales de seguridad y gobernabilidad. Así, siguiendo las teorías de Estado y dominancia de Weber, y las teorías de las CMR de Huntington, se explica el desarrollo del Estado mexicano hasta nuestros días, su institucionalización y la profesionalización de sus fuerzas armadas.

A medida que el Estado se desarrolló a lo largo del tiempo, mostró su capacidad para lograr sus objetivos nacionales como la vigilancia del país, la preservación de su soberanía y la búsqueda de la paz. Según Vizarratea (2013, visto en Cámez Meillón, 2018, «I». parr. 3), cada país tiene aspiraciones que se traducen en intereses nacionales reflejados en su constitución, dentro de su proyecto de nación. Ese cumplimiento requiere el diseño e implementación de estrategias materializadas en fines y medios para alcanzar las metas nacionales. Así, dentro de estos objetivos nacionales, ha habido un papel específico para las FF.AA, reflejada en cada constitución a partir del establecimiento del liberalismo, estableciendo el papel de los militares y el tipo de relación que han tenido con el gobierno civil siguiendo lo descrito en las constituciones de 1824, 1857 y 1917.

En consecuencia, entre los principales objetivos del Estado Moderno mexicano fue la profesionalización de las fuerzas armadas. No obstante, hasta principios del siglo XX, el sistema político de México y la configuración estructural del Estado aún se basaba en el poder militar y los pactos no oficiales con los jefes regionales –caciques y caudillos– (Hernández Rodríguez, 2015, p. 4). Debido a que el Estado Liberal mexicano –República Democrática– todavía estaba en desarrollo, este sistema de señores de la guerra y pactos con el gobierno constitucional era esencial para la preservación de la soberanía, la gobernabilidad y la legitimidad. Así, mientras las guerras más significativas ocurrían en el mundo, el México posrevolucionario comenzó a desarrollarse en el contexto de la Constitución de 1917.

A partir de siglos de caudillos y lealtades personales, la consolidación del Estado Moderno mexicano finalmente se logró después de la Revolución Mexicana durante el Cardenismo (1936-1940). Según Santander (2015), tras la sustitución del sistema de caudillos dentro del Estado, se logró el control de la violencia institucional y, por ende, la consolidación del Estado Moderno (p. 135). Por lo tanto, entendiendo el concepto de «Estado Moderno» como:

Una forma institucional de gobierno que ha luchado con éxito para crear un monopolio de la fuerza física legítima como un medio de gobierno dentro de un territorio particular. Para ello, ha concentrado todos los recursos materiales de una organización en manos de sus líderes. El Estado moderno ha expropiado a todos los funcionarios autónomos de los «estamentos» que antes controlaban tales cosas como de derecho y se ha puesto en la forma de su máximo representante en su lugar. (Weber et al., 2004, p. 38)

Históricamente, la institucionalización de la violencia fue uno de los principales problemas para el Estado mexicano desde su independencia. Durante el siglo XIX, los diversos proyectos de modernización y profesionalización para las FF.AA. a fin de crear lealtad institucional hacia el Estado no tuvieron éxito. Fue hasta el Cardenismo, a mediados del siglo XX, que se consolidaron como una fuerza armada profesional, institucional, nacional y permanente. Esto, como resultado de la pacificación de la política revolucionaria y la consiguiente subordinación de los militares a los civiles.

En ese momento, de acuerdo con Santander (2017), gracias a la instauración de ‘La Intendencia’ como órgano administrador de los recursos económicos, y de ‘La Inspección General’ como órgano de auditoría interna, se completó la institucionalización y despolitización de las FF.AA., lo que a su vez permitió el surgimiento de una nueva doctrina militar mexicana basada en la defensa y asistencia civil. Este proceso, a su vez fue un elemento fundamental para la existencia del Estado Moderno y el sistema democrático, ya que «el Estado representa una relación en que las personas gobiernan sobre otras personas. Esta relación se basa en el uso legítimo de la fuerza...». (Weber et al., 2004, p. 34)

Es así como se consolidó el primer ejército moderno de México junto con el Estado ya que son «componentes inseparables y reflejos históricos» (Santander, 2015, p. 135). Sin la lealtad institucional de las FF.AA., no podría haber un régimen nacional o democrático, porque gracias a ello, la política se trasladó a la civilidad, es decir, se desmilitarizó. Cabe destacar que, la desmilitarización de la política no implica la supresión del elemento militar del Estado, al contrario, «la guerra y la política se forman mutuamente», lo que Alison Howell (2018) ha denominado «política marcial». (p. 117)

Por ello, después de este proceso crítico, durante la presidencia de Manuel Ávila Camacho (1940-1946), se logró la transición a la corriente mexicana del Estado de Bienestar junto con el nuevo gobierno civil del Estado. Así, Ávila Camacho restó la parte del sector militar del partido oficial y generó el retiro progresivo de los generales revolucionarios de la política. Después, Miguel Alemán Valdés fue el primer presidente civil en México.

En el ámbito internacional, este proceso también tuvo repercusiones para el país. En 1942, después del hundimiento de dos petroleros en el Golfo de México por poderes del Eje, México se unió por primera vez a una guerra internacional –la Segunda Guerra Mundial– apoyando a los «Aliados». México limitó su participación al Escuadrón 201, que ayudó a la operación de las fuerzas aéreas en Filipinas. Aunque ha sido la única ocasión en la que México participó en algún conflicto bélico extranjero, creó un impulso de modernización dentro de la fuerza armada. No obstante, la doctrina de no intervención de México se mantuvo como una piedra angular de la política exterior del Estado hasta el día de hoy.

Por ello, después de la consolidación y profesionalización de sus FF.AA., México desarrolló una doctrina militar de autodefensa y ayuda a la población civil en desastres naturales, lo que eventualmente condujo a una nueva relación con el gobierno civil. Sin embargo, el cambio más dramático para las FF.AA. ocurrió en el 2006, cuando se enfocaron los esfuerzos gubernamentales en enfrentar el problema del crimen organizado transnacional. Los niveles de violencia aumentaron exponencialmente en todo el país. Además, sin estar familiarizados con la seguridad pública, se enviaron a las FF.AA. para realizar trabajo policial con una mayor presión política y mediática del sector civil.

En este punto, es conveniente describir teóricamente las CMR. Samuel Huntington afirma que hay dos tipos de control civil sobre el control militar de un país: el control civil objetivo y el control civil subjetivo.

El logro de un control civil objetivo sólo ha sido posible, por supuesto, desde el surgimiento de la profesión militar. El control civil subjetivo está fundamentalmente fuera de lugar en cualquier sociedad en la que la división del trabajo se haya llevado al punto en que surja una clase distinta de especialistas en la gestión de la violencia. Sin embargo, el logro del control civil objetivo se ha visto obstaculizado por la tendencia de muchos grupos civiles a concebir todavía el control civil en términos subjetivos. (Huntington, 1967, p. 98)^c

El control civil objetivo se refiere a la profesionalización de los integrantes de las FF.AA. y la demanda civil de obtener poder sobre los asuntos militares, neutralizándolos políticamente. Esto se consigue a través de la preparación académica integral de los militares, pues «un cuerpo de oficiales altamente

profesional estará listo para llevar a cabo las aspiraciones de un grupo civil que asegure la autoridad legítima dentro del Estado». (Huntington, 1967).

Cualquier maximización más allá de ese poder civil, sería contraproducente, pues podría resultar en un beneficio viciado de un grupo civil en específico sobre otros, y ese sería el control civil subjetivo. También conlleva los esfuerzos civiles por reducir las capacidades militares. No obstante, esto sólo permite un mayor desarrollo de grupos civiles belicosos, «en consecuencia, los grupos civiles que trataron de minimizar los riesgos de la guerra reduciendo el poder de los militares, con frecuencia alentaron exactamente lo que intentaban evitar». (Huntington, 1967)

Así, siguiendo esta perspectiva, durante el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, México tuvo un control civil subjetivo, en el que los militares –ya organizados como una fuerza armada nacional– se identificaron e incluso se mezclaron con clases sociales y grupos políticos; su profesionalización fue escasa, debido al conflicto de la época. Una vez que aumentó la profesionalización, se generaron pactos político-sociales respecto a su separación como sector del partido hegemónico y del poder político a nivel nacional y estatal. En consecuencia, se constituyó como una herramienta de poder civil con legitimidad política en el monopolio estatal del uso de la violencia.

Para analizar cómo se construyeron las CMR en México, se describe cómo estaba destinado –histórica y legalmente– a ser. En otras palabras, cómo a partir del triunfo del liberalismo y el Estado Moderno mexicano, se establecieron el uso y el rol de sus fuerzas armadas. Por ello, se analizará el rol a través de las constitucionalidades federales de 1824, 1857 y la actual de 1917, para explicar y establecer los límites legales y la relación en cuestión.

La Constitución Federal de 1824 (Universidad Nacional Autónoma de México, 2017) fue promulgada después del derrocamiento del emperador Agustín de Iturbide y estableció el primer gobierno republicano. Inicialmente establece que la nación mexicana es para siempre libre e independiente del gobierno español y de cualquier otra potencia mundial. Tanto la soberanía del país como la constitución oficial de una República Federal representativa popular están establecidas y divididas en poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

Bajo las estipulaciones de este documento, los fundamentos de las CMR comienzan a vislumbrarse. Crespo y Filgueira (1993), establecen la profesionalización y dos procesos paralelos: aprendizaje y diferenciación. A través del aprendizaje, un grupo de individuos adquiere una serie de habilidades y conocimientos técnicos. Mientras que, para la diferenciación, el grupo se organiza en una institución con sus propias normas y reglamentos que lo diversifican de otros grupos e instituciones de la sociedad (p. 301).

La constitución deposita el poder Legislativo de la federación en un Congreso General y faculta al Congreso para promover el aprendizaje mediante el establecimiento de escuelas de marina, artillería e ingeniería; atendiendo la profesionalización de la institución militar. También faculta al Congreso para designar las fuerzas armadas de mar y tierra, fijar el contingente correspondiente y dar ordenanzas y reglamentos para su organización y servicio. También, crea regulaciones para organizar, armar y disciplinar a las milicias locales de los estados, estableciendo así bases legales para el desempeño de las milicias regionales; atendiendo así a la diferenciación.

Además, las atribuciones del presidente desde entonces le permiten nombrar a los oficiales superiores del ejército permanente, milicias activas y armadas, con la aprobación del Senado; más importante aún, hacer uso de estas fuerzas para la seguridad interna y la defensa externa de los propósitos de la federación. Por lo tanto, desde la formación de la primera República, las acciones y atribuciones de las FF.AA. han sido justificadas constitucionalmente. El presidente necesitaba consentimiento del Congreso sólo para usar la ‘milicia local’ fuera de sus Estados o territorios; aunque en papel existía el ‘Ejército Nacional’, en realidad no existía como tal; más bien se trataba de llamar a las fuerzas milicianas o fuerzas estatales y en conjunto se armaba un ‘grupo de ejército’. Entonces más allá de la formalidad, en realidad el presidente necesitaba previo consentimiento del Congreso General para emplear las fuerzas verdaderamente existentes. Dado que el Congreso es el cuerpo representativo de las personas, se puede decir que el uso de los militares está, por lo tanto, condicionado a la aquiescencia de la población.

Sin embargo, en ese momento, la política seguía militarizada. Los jefes que habían liderado las fases de la independencia apuntaban a un nuevo orden social, donde ellos y su grupo armado ocuparan una posición preeminente. La milicia nacional no estaba consolidada como milicia permanente; por lo tanto, el control se dividió entre los señores de la guerra, que aspiran a posiciones políticas, vinculando así a las FF.AA. con los sectores políticos o partidistas que ocupaban el poder central.

Posteriormente, en la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos de 1857 (1857)nuevamente, el Ejecutivo nombra coroneles y demás oficiales superiores del Ejército y la Marina nacionales; tiene la facultad de disponer de las fuerzas armadas permanentes de mar y tierra para la seguridad interna y la defensa externa de la federación; así como disponer de la Guardia Nacional fuera de sus respectivos territorios, con el consentimiento del Congreso. En la primera Constitución, el presidente podía disponer de la Fuerza Armada para la seguridad interior y defensa exterior –aunque se acla-

ró previamente que se trataba en realidad de fuerzas milicianas— también para declarar la guerra; mientras que a partir de 1857 esos poderes se bifurcaron, quedando formalmente la declaratoria de guerra al Congreso.

Siguió siendo una facultad del Congreso la de convocar y sostener al Ejército y la Marina, para regular su organización y también para proporcionar las regulaciones para organizar, armar y disciplinar a la Guardia Nacional. El ciudadano estaba obligado a alistarse en la Guardia Nacional y tenía la prerrogativa de tomar las armas por la defensa de la República y sus instituciones. Lo anterior lleva a la creación de mecanismos de reclutamiento estables, la mejora en la calidad de la capacitación técnica (colegios y academias militares), la catalogación de normas y procedimientos burocráticos (códigos militares de honor, justicia, etcétera), y el incremento de tropas reclutables. Todas estas medidas se convirtieron en cuestiones cruciales para el proceso de profesionalización de la institución militar.

Finalmente, la actual Constitución de 1917 (1917) surge como resultado de un Congreso Constitucional que había sido largamente esperado principalmente por grupos militares que lucharon en la Guerra de la Revolución; sin embargo, los partidarios de Venustiano Carranza compusieron dicho Congreso. La Constitución tuvo una fuerte influencia de los postulados de la de 1857, —ya que es el mismo proyecto de nación liberal— proponiendo algunos cambios a lo que no funcionó en ella. Por ejemplo, estableció que los habitantes de los Estados Unidos Mexicanos tienen derecho a poseer armas en el país, por su seguridad y legítima defensa. También que, para convertirse en Presidente, se requiere no estar en servicio militar activo.

A partir de estos marcos históricos y legales, se puede explicar el contexto teórico de las CMR en México. Actualmente, es necesaria la documentación contemporánea respaldada por la teoría, pero también por un análisis crítico que permita un entendimiento legítimo. Actualmente, se han permeado discursos de militarización que generan disociación entre las FF.AA. y población civil, y aunque el tema excede el alcance del presente artículo, cabe mencionar que el término militarización alude a la imposición de doctrinas, rutinas e incluso leyes militares a la población civil o a sectores civiles en atenciones a intereses o agendas de los líderes militares. Este caso es completamente ajeno a México, donde las FF.AA. han sido empleadas para solventar las consecuencias de una negligencia histórica y sistemática por no desarrollar las capacidades del Estado en orden de proveer seguridad, educación, desarrollo, bienestar, entre otros.

Conclusión

Este artículo comenzó afirmando la importancia de que los civiles y militares se comprendan mutuamente. Existe una situación limitada ya que el tema de las CMR contemporáneas en México no ha sido explorado a fondo, por lo que este trabajo sirve para sentar la atención sobre la materia, con consciencia académica, histórica y crítica.

En primer lugar, se identificó el origen histórico de las CMR en México y la relación con el desarrollo del Estado mexicano, y a la par de recuperar argumentos aplicables de la teoría de las CMR de Huntington, complementados con el trabajo de Buerneau y Matei, así como la teoría de la dominancia de Weber. Se identificaron las características de las CMR mexicanas a lo largo de la historia desde el surgimiento de México como Estado-nación, hasta el Estado Moderno actual siguiendo los trabajos de Santander.

También se identificó el marco legal histórico de las CMR a través del repaso de las tres constituciones liberales que sirvieron al establecimiento del Estado Moderno mexicano. Se estableció, que después de la consolidación y profesionalización de sus FF.AA., México desarrolló una doctrina militar de autodefensa y ayuda a la población civil en desastres naturales, lo que le permitió una nueva relación con el gobierno civil. No obstante, en 2006 se produjo un cambio drástico, ya que las FF.AA. adquirieron un nuevo rol para involucrarse en la seguridad pública nacional.

Este artículo no buscó analizar esa transición específica, sino establecer las características teóricas e históricas básicas de las CMR, para permitir iniciar la conversación al respecto, que ésta se pueda generar incluyendo una apreciación interna de las FF.AA., y no sólo desde una percepción ajena que muchas veces cae en el discurso de militarización; cuyo análisis no se contempla en este artículo, más se refuta fundamentalmente.

Finalmente, se muestra la necesidad de actuar para fijar la comprensión en torno a las CMR y de esa manera, permitir sostener un diálogo legítimo, integral y retroalimentado en beneficio de ambos sectores, el militar y el civil.

Bibliografía

- Bruneau, T. (2012). *The Routledge Handbook of Civil-Military Relations*. <https://doi.org/10.4324/9780203105276>
- Cámez Meillón, S. (2018). *Evolución del Estado desde los Campos del Poder Nacional*.
- Cházaro, G. (2019). *Mexico's Civil-Military Relations*.
- CNDH. (2021). *Informe de Actividades 2021*. <http://informe.cndh.org.mx/menu.aspx?id=70005>
- Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos 1857, 27 (1857).
- Crespo Martínez, I., & Filgueira, F. (1993). La Intervención de las Fuerzas Armadas en la Política Latinoamericana. *Revista de Estudios Políticos*, 80, 297–312.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reforma la del 5 de febrero de 1857, (1917).
- Hernández Rodríguez, R. (2015). *Presidencialismo y hombres fuertes en México: La sucesión presidencial de 1958*. El Colegio de México.
- Howell, A. (2018). Forget «militarization»: race, disability and the «martial politics» of the police and of the university. *International Feminist Journal of Politics*. <https://doi.org/10.1080/14616742.2018.1447310>
- Huntington, S. P. (1967). *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations*.
- INEGI. (2020). *Percepción sobre el desempeño de las autoridades de seguridad pública y justicia*. <https://www.inegi.org.mx/temas/percepciondes/>
- Nation-State. (2018). In *Merriam-Webster Collegiate Dictionary*. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/nation-state>
- Santander, D. (2015). *Lázaro Cárdenas, cardenismo y la institucionalización del Ejército mexicano 1913-1934*.
- Santander, D. (2017). «El soldado y el ciudadano: la institucionalización de las fuerzas armadas en México 1920-1933.» In *Actores y escenarios de la Revolución Mexicana* (pp. 1920-1933). Gobierno Municipal de Puebla.
- The Economist Intelligence Unit. (2021). *Democracy Index 2020*.
- Universidad Nacional Autónoma de México. (2017). *Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos: 1824*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Weber, M., Owen, D., Strong, T. B., & Livingstone, R. (2004). *The Vocation Lectures: Science as Vocation. Politics as Vocation*. Hackett Publishing Company.

FUNDAMENTOS DE SEGURIDAD ENERGÉTICA EN EL SIGLO XXI

FUNDAMENTALS OF ENERGY SECURITY IN THE 21ST CENTURY

Resumen

Los estudios estratégicos, son un campo académico y profesional interdisciplinario de larga tradición en el mundo de habla inglesa, principalmente, y tienen como fin último contribuir en el ámbito de la conducción del Estado, permitiendo la materialización de acciones del gobierno, particularmente en las temáticas de seguridad y defensa.

Los estudios estratégicos del presente siglo XXI, tienen como ciencias auxiliares los estudios de seguridad y defensa, las relaciones internacionales, la geopolítica y la administración pública; y es en el marco contextual y conceptual de citadas ciencias que se retoma la segunda parte del artículo «Fundamentos de seguridad energética en el siglo XXI», en esta ocasión, particularmente resaltando como a través de la continuidad de los estudios estratégicos, se pueden generar líneas y áreas de investigación, que permitan la comprensión de los diferentes fenómenos de la dinámica mundial contemporánea, como lo es la actual problemática de continuidad en el suministro energético, derivado de conflictos como lo es la «geopolítica de la energía», donde se destaca de manera particular la «geopolítica del petróleo».

Palabras clave

Seguridad, defensa, geopolítica, energía, paradigma energético, seguridad energética, estudios estratégicos.

Abstract

Strategic studies, as argued above, are an interdisciplinary academic and professional field with a long tradition in the English-speaking world, mainly, and their ultimate goal is to contribute to the field of State leadership, allowing the materialization of government actions, particularly in security and defense issues.

The strategic studies of the present 21st century have security and defense studies, international relations, geopolitics and public administration as auxiliary sciences; and it is in the contextual and conceptual framework of the aforementioned sciences that the second part of the article «Fundamentals of energy security in the 21st century» is taken up again, on this occasion, particularly highlighting how through the continuity of strategic studies, it is possible to generate lines and areas of research, which allow the understanding of the different phenomena of contemporary world dynamics, such as the current problem of continuity in the energy supply, derived from conflicts such as the «geopolitics of energy», where it stands out in particular the «geopolitics of oil».

Keywords

Security, defense, geopolitics, energy, energy paradigm, energy security, strategic studies.

**TENIENTE DE CORBETA SAIN. L. REL. INT.
ALFONSO FLORES ROJAS**

Es internacionalista, egresado de la UVM-Campus Puebla. Doctorando en Seguridad y Defensa por la ANEPE-Chile; Doctorando en Ciencias Policiales y Seguridad Pública por la Academia de Formación y Desarrollo Policial Puebla-Iniciativa Mérida «General Ignacio Zaragoza»; Doctorando Políticas Públicas por la Universidad-IEXE; Miembro del Núcleo Académico Básico del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV).

El presente artículo es original y no ha sido ni está siendo considerado para su publicación en ningún otro lugar.

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 10 de setiembre de 2022.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 23 de septiembre de 2022. 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.

La geopolítica de la energía; entendida como aquella dinámica internacional en la cual los factores geográficos delimitan el actuar político de los Estados, con la finalidad de mantener un suministro constante de energía que permita, de acuerdo a cada realidad nacional, garantizar la seguridad energética de sus respectivas naciones; tiene como dinámica distintiva la evolución histórica que la geopolítica del petróleo ha mantenido, desde su colocación a nivel internacional como fuente primaria de la matriz energética de casi la totalidad de los países del mundo. Por lo anterior, se describe en las siguientes líneas los factores constitutivos de la llamada «geopolítica del petróleo», en su estado antes de la pandemia del Covid-19, lo que nos permitirá, mediante un ejercicio de comparativa con el estado que guarda la citada dinámica en el año 2022; y así contrastar los efectos que el factor energía tiene en la realidad internacional.



Imagen 1. Representación gráfica de la Geopolítica de la energía en el Siglo XXI

A. Geopolítica del petróleo

El comienzo del siglo coincide con el comienzo de otra revolución energética desencadenada por el aumento de los precios del petróleo, condicionada por tres factores:

- La proximidad del denominado «cenit del petróleo»;
- La mayor urgencia de consensuar una política proactiva y rigurosa de reducir el consumo de energías fósiles para evitar cambios climáticos y la dependencia en los combustibles fósiles; y

- La incertidumbre, creciente amenaza a la paz derivada de la volátil y conflictiva geopolítica del petróleo.

La volatilidad de un sistema internacional en franco cambio, la aparición de nuevos actores en la escena internacional, y la aparición de competidores reales para la hegemonía planetaria actual, dan como resultado una consideración extraordinaria sobre la importancia del petróleo para la sociedad actual. El estatus quo del petróleo, es precedido por su importancia en todos los ámbitos de la vida cotidiana, y esta dependencia de la sociedad mundial para con este energético vaticina una gran batalla por venir entre la continuidad del petróleo como principal fuente de energía, y todos los esfuerzos multilaterales que tendrán que realizarse para conseguir la descarbonización. Cuyo resultado será la renovación del paradigma energético mundial al que estaremos sometidos por los próximos siglos, paradigma que necesariamente tendrá que contar en el mejor de los escenarios con tres palabras claves: viabilidad, sustentabilidad y cooperación internacional para el desarrollo. Y en el peor de esos mismos supuestos, representará una confrontación directa entre múltiples regiones políticas del mundo, por su supervivencia y supremacía global, que les garantice la seguridad de los suministros energéticos para el desarrollo individual de sus estados, aun a expensas de los demás, situación que debemos prevenir.

Para el año 2017, por primera vez en la historia, los Estados Unidos se convierte en el primer productor a nivel mundial de petróleo, alcanzando en lo individual el 19% de la producción mundial para el año 2019, a la vez que la OPEP alcanza el 41.9 % de la producción mundial total en la misma fecha. Si a lo anterior sumamos el 11% de la producción mundial que alcanzó Rusia en ese mismo año, tenemos que los tres grandes productores de petróleo, son a la vez tres grandes actores de la geopolítica mundial, lo que termina por confirmar la importancia estratégica de este recurso. Tres de los Estados más volátiles del mundo, representan en su conjunto 72% de la producción petrolera mundial, la importancia de éstos en la escena internacional incrementa aún nuestra preocupación por la confrontación que hay iniciado entre el desarrollo con base en el petróleo, y los esfuerzos por el desarrollo verde.

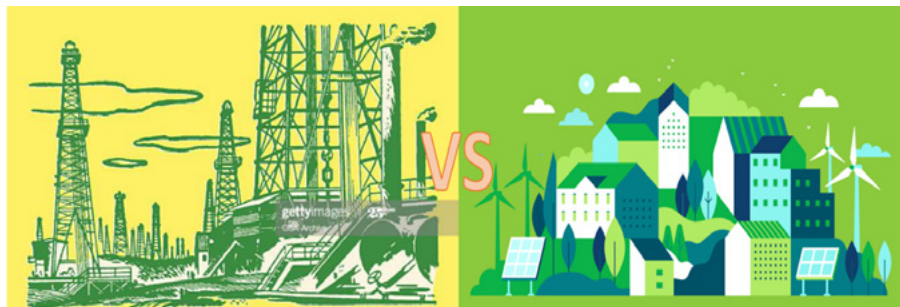


Imagen 1. Petróleo vs Energías Verdes. La lucha por la Descarbonización

Con el título del combustible de mayor participación para la generación de la energía mundial hasta recientes fechas, los poseedores de las principales reservas de hidrocarburos, que a su vez son los principales productores de los mismos, adquirieron un gran poder de negociación en el ámbito de las relaciones internacionales. En otras palabras, se posicionaron geopolíticamente hablando, como decisorios en la agenda política internacional.

Tenemos como ejemplo de lo antes mencionado, la denominada crisis del petróleo de 1973, que representó para el mundo no solo un llamado de atención sobre su dependencia energética hacia los hidrocarburos, sino del gran poder en el marco de la agenda mundial que los tenedores de este *Commodity* podían ostentar, sin la necesidad de poseer grandes ejércitos, una presencia militar de carácter global, o grandes flotas navales de proyección, y fue así que la economía del petróleo hizo su aparición en la escena internacional, misma que no ha desaparecido hasta la fecha.

La aparición de esta economía petrolera, trajo también un cambio en el paradigma económico mundial, ya que la mejor salida que encontró EUA ante el patrón oro que había potencializado al dólar como la principal moneda global desde el final de la Segunda Guerra Mundial (a través del denominado sistema de Breton Woods), fueron los llamados petrodólares, situación que obligó a una relación estratégica entre EUA y Arabia Saudita, que posiciona a esta como su principal aliado en la volátil zona de Medio Oriente.

Por otro lado, la OPEP también contó con el apoyo político de Rusia desde sus orígenes, sin que esta última se adhiriera completamente a la organización, pero sí aprovechándose del mecanismo de negociación política para potenciar los costos del petróleo, las cantidades de producción del mismo, lo que en puntos máximos de cooperación entre la OPEP y Rusia han dado lo que en el sistema internacional se conoce como la OPEP+ (OPEP, 2019).

Las relaciones y negociaciones con la volátil zona de Medio Oriente siempre han sido de asperezas con el mundo occidental, en la historia reciente conllevó a distintas confrontaciones en el marco de la Guerra Fría, y esta misma situación de antagonismos fue producto del cambio del paradigma de seguridad actual, con la aparición de la lucha contra el terror dictaminada así por EUA después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Con este breviarío, podemos imaginarnos cómo será la negociación en materia petrolera si se llega a materializar la integración de Rusia a las potencias petroleras, ya que sería adicionar un gran poder militar, a un gran poder económico, político, en un escenario volátil, con un desarrollo desenfrenado, y con menos fuentes de energía cada día.

Antes de continuar describiendo la complejidad que representa la tenencia y la capacidad productiva de este estratégico combustible, se presentan a continuación las principales mediciones internacionales que atañen a las cuestiones geopolíticas del petróleo, con la finalidad de ilustrar gráficamente las dimensiones del problema a tratar¹.

Porcentaje de Participación Mundial de la Producción de Petróleo al Año 2019

Elaboración propia, con base a la información proporcionada por U.S. Energy Information Administration 2020

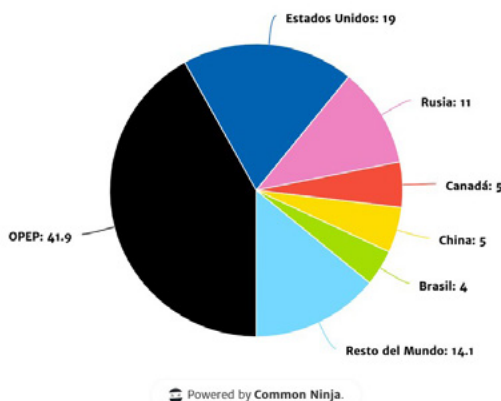


Tabla 6. Porcentaje de participación mundial de la producción del petróleo para el año 2019

1 Las siguientes tablas son de elaboración propia, con base a la información proporcionada por la U.S. Energy Information Administration: U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, E., 2020. Global liquid fuels. Global Petroleum and Other Liquid Fuels Consumption, y por el OPEP, O. de P.E. de P., 2019. Annual Statistical Bulletin 2019. [en línea]. Viena, Austria: Disponible en: https://www.opec.org/opec_web/en/publications/202.htm, respectivamente.

Principales Consumidores Mundiales de Petróleo al Año 2019

Elaboración propia, con base a la información proporcionada por U.S. Energy Information Administration 2020

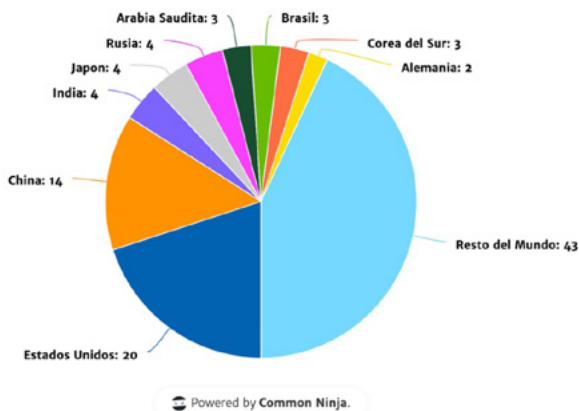
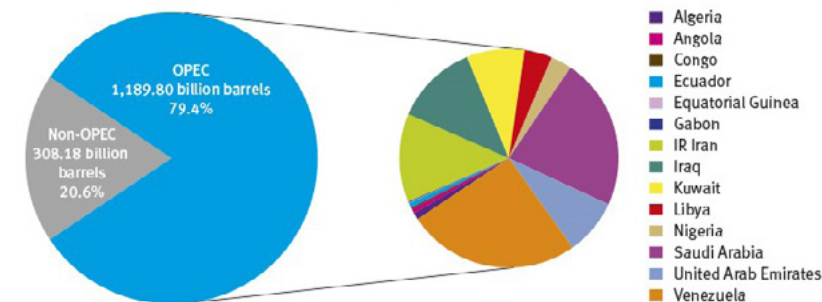


Tabla 7. Principales Consumidores de Petróleo al año 2019

OPEC share of world crude oil reserves, 2018



Source: OPEC Annual Statistical Bulletin 2019.

Tabla 8. Porcentaje mundial de reservas probadas de petróleo para el año 2018

Con las tablas anteriores, podemos darnos una idea de la gran capacidad negociadora que posee la OPEP como organización internacional, parte de la comunidad internacional actual, y es este gran potencial y respaldo en sus reservas y producción petrolera, lo que genera preocupación en todos los ámbitos de la conducción de los Estados que dependen de estas fuentes de

energía. Situación, que requiere de mucha sutileza y gran capacidad negociadora de terceros Estados para con los miembros de la organización, que les permita garantizar la continuidad del suministro energético, una favorable regulación de los precios del petróleo, y para la garantía de seguridad en materia energética, según sea el caso. Esencia, esta es la fuerza de los OPEP.

El poder negociador, y la importancia internacional que ha mantenido vigente a esta alianza petrolera, se deben principalmente a los constantes conflictos armados que se suscitaron en las décadas de los años 70, 80 y 90 respectivamente, y las dos primeras décadas del presente siglo inclusive; también producto de la elevada demanda mundial por esos hidrocarburos que pasaron de las tradicionales potencias mundiales, a los estados en vías de desarrollo como China e India; y sobre todo por el liderazgo de Arabia Saudita en la OPEP, a través de su conducción diplomática entre dos grandes potencias, por un lado, la alianza estratégica militar y energética con EUA, y en contra partida el juego geopolítico regional preeminente en su relación con Rusia. En resumen, el comportamiento irresponsable en materia de seguridad que el resto de los estados, principalmente aquellos con capacidad de incidencia en política exterior, son los causantes de mantener vigente el poder negociador y la presencia mundial de esta organización.

Sin embargo, en recientes fechas, podemos considerar en tela de juicio la importancia geoestratégica no solo de esa institución, sino de la región completa del medio oriente, por algunos factores que es necesario destacar. El primero de ellos, es que el día de hoy a EUA puede considerársele poseedor de una independencia productiva petrolera o por lo menos una autonomía destacable respecto de lo que fue su condición en décadas anteriores, gracias a sus inversiones en el denominado *fracing*, esta independencia hace que la diplomacia estadounidense no necesite tolerar la negociación paralela, de par a par, que Arabia Saudita mantiene con Rusia en la denominada OPEP+, y las exigencias de una condición similar con el gobierno de los Estados Unidos. Esto tal vez pueda significar el fin de una alianza duradera en el marco de la cual se gestionaron conflictos que han posicionado el día de hoy a Israel, Irán e Irak como a las principales potencias regionales, pero enfrentadas entre sí.

Como segundo factor, tenemos en subdesarrollo en el que se sumió gran cantidad de Estados pertenecientes a su organización, ya que, en vez de reinvertir sus ganancias en infraestructura petrolera, o en alternativas de producción energética, se dedicaron a aumentar el gasto público sin inversión en el sector, disminuyendo sus capacidades. La aparición de crisis económicas cíclicas en el sistema económico mundial, sería la tercera cuestión, puesto que la desaceleración económica genera una contracción en el desarrollo de los

Estados, lo que obviamente equivale a una disminución de la demanda de petróleo, provocando a su vez la caída de los precios.

En estos dos últimos escenarios, basta mencionar el caso de Venezuela como uno de los que cayeron en esta tragedia, puesto que sus gobiernos más recientes han ocupado los recursos petroleros como caja chica, y no como una oportunidad de desarrollo de infraestructura que les permita posicionarse dentro de las naciones más desarrolladas en América Latina. Es por eso que se le ha puesto el apodo a este fenómeno, de la maldición del oro negro.

Como quinto y último factor, nos referiremos a la presión que Estados Unidos ejerció sobre los principales productores de la OPEP, por disminuir sus producciones en momentos de crisis, con la finalidad de mantener un precio del barril del petróleo estabilizado que le permitiera a esa nación americana un desarrollo económico sostenido, a la par que generaba condiciones suficientes para permitir la inversión necesaria para desarrollar su industria petroquímica a tal grado de volverse prácticamente independiente de las políticas originadas desde la OPEP, que otrora condicionaron su desarrollo.

Con el anterior, estamos suponiendo que fue una táctica de Estados Unidos ganar tiempo, en el marco de un favorable mercado energético con base en petróleo barato, que le permitiera un desarrollo continuo, mientras trabajaba su independencia energética fuera de la geopolítica petrolera de Medio Oriente, fomentando una política de autosuficiencia como columna vertebral de su seguridad energética, a través del desarrollo tecnológico de sus técnicas de perforación denominada *fracking* (López, 2008). Lo anterior, se deduce del hecho de que la denominada revolución del «shale gas», es lo que el día de hoy ha provocado la caída de los precios del petróleo, que históricamente han alcanzado niveles negativos.

B. The shale revolution

En la primera década del presente siglo, en el estado de Texas, EUA, se inició una nueva técnica de explotación de hidrocarburos, basada en la perforación horizontal y posterior fractura hidráulica mediante inyección a presión de líquidos y disolventes, en yacimientos de rocas de Esquisto, lo que anteriormente se ha definido como el *fraking*, destinado a la obtención de los hidrocarburos denominados *Shale*. Aunque ampliamente cuestionada, esta técnica de punción de hidrocarburos ha posicionado a los EUA como el principal productor de petróleo y gas para el año 2025, de acuerdo a las informaciones de la AIE.

Estos dos factores descritos brevemente, cambian la lógica bajo la cual se condujo la política exterior de la energía desde el año 1973 en que apareció por primera ocasión la gran fuerza negociadora de la OPEP, además de propiciar una nueva y más cómoda situación de seguridad energética, que permita la continuación del desarrollo nacional de la aún primera potencia mundial, los EUA. Esta situación, a su vez, reconfigura el mapa tradicional en el que el juego petrolero se jugó, y trae a escena a nuevos jugadores, con intereses tan diversos, que pronostican dos cuestiones distintas para la futura geopolítica de la energía, por un lado, obligan a la cooperación multilateral para el desarrollo, y por el otro sientan las bases para posibles intereses contrapuestos que pudiesen resultar en nuevos conflictos armados. Estas últimas líneas, son el sustento de las denominadas teorías sobre la guerra de los recursos energéticos.

Dentro de los escenarios más próximos a ocurrir, producto de la revolución antes señalada, tenemos la pugna entre la OPEP, Rusia y Estados Unidos por el liderazgo en la producción petrolera mundial, en un escenario con fluctuantes cambios en el precio del barril de petróleo, además de la aparición de tecnologías tendientes a la descarbonización y fuerte inversión en energías renovables como sucede en la Unión Europea, lo cual será exacerbado al encontrarnos cada vez más cerca del punto máximo de consumo mundial de petróleo, el denominado *peak oil*. En el marco de lo descrito en este párrafo es que surge la idea del presente trabajo en el cual se describe la preocupación por el inicio del fin de la era del petróleo, que nos conllevará a un nuevo paradigma mundial en materia energética, pero que primero nos llevará a presenciar el terreno en el cual la era del petróleo presentará sus últimas batallas (Cano, 2014).

C. The peak oil

El término «*peak oil*» es utilizado para describir aquella circunstancia en la que la producción del petróleo que puede extraerse comienza su descenso debido a que se ha llegado a las limitaciones geológicas que permitan esta producción. Situación que, en el momento de suceder, anunciará que el petróleo de fácil acceso se ha terminado, por lo que cada vez será más difícil extraer el petróleo restante, ya sea por incremento en los costos por inseguridad, necesidad de mayor desarrollo tecnológico, y sobre todo por su relación costo-beneficio. Esto no significa el fin de la producción de petróleo, sino que más bien refiere al alcance de su capacidad máxima de producción, lo cual representa un problema porque aún será necesario para la producción

de muchos insumos de la vida cotidiana actual, pero su viabilidad y perspectiva redituable económica no serán las mismas, lo que obligará a la industria del petróleo a pensar sobre la pertinencia o no, de continuar su explotación. Así mismo, para los poseedores de grandes reservas de petróleo, significará ponderar la continuidad de inversiones en este sector, y sí es pertinente o no extraer todo el petróleo ya descubierto, o dejar pendiente su explotación para un futuro más deseable.

El geólogo Marion King Hubbert, investigador de la petrolera multinacional Shell, fue el primero, aunque no el único de los analistas que predijeron el pico de producción de petróleo en los EEUU y en el mundo a través de su informe de 1956, por lo que la teoría original se le atribuye.

Desde su consideración inicial, esa teoría ha sido retomada en distintos análisis, dentro de los cuales las principales conclusiones giran en torno a la problemática mundial sobre el riesgo de que el *peak oil*, indica que el mundo se está dirigiendo hacia el colapso del suministro mundial de energías accesibles y baratas que hasta la fecha han permitido el desarrollo exponencial del mundo (Pimentel, 2011). Sin embargo, si bien han existido crisis en la producción, la oferta y la demanda del petróleo a lo largo de las últimas décadas, los descubrimientos de nuevos yacimientos petroleros han extendido una y otra vez la fecha de ocurrencia de este fenómeno, lo que ha provocado que muchos estados, instituciones comerciales internacionales, y ciudadanía en general desestimen sus efectos. Pero vale la pena mantener en mente que las aproximaciones más creíbles han pronosticado la llegada al *peak* del petróleo para el año 2030.

La anteriormente descrita teoría del *oil peak*, también conocida como cenit del petróleo, o agotamiento del petróleo, es actualmente una influyente teoría acerca de la tasa de agotamiento a largo plazo de los distintos combustibles fósiles. Predice que la producción mundial de petróleo llegará a su cenit y después declinará tan rápido como creció, resaltando el hecho de que el factor limitador de la extracción de petróleo es la energía requerida y no su coste económico. En ese sentido, continúa vigente la pregunta:

¿Por qué es un riesgo para el mundo un límite en la producción de petróleo?

La experiencia empírica nos diría que bastaría encontrar nuevos yacimientos, lo que permitirá mantener el balance de la oferta con la demanda. Sin embargo, hasta la fecha hemos encontrado que esta deducción empírica no ha resultado ser cierta, ya que no solamente no se han encontrado yacimientos de importancia, sino que además se han agotado las principales reservas mundiales, y los hallazgos publicitados en años recientes en realidad han resultado tener menor cantidad de hidrocarburos de los estimados inicialmente.

Tenemos por ejemplo el caso de Brasil para el año 2007, país que anunciara con bombo y platillo haber encontrado en sus exploraciones en aguas profundas el equivalente a 10 mil millones de barriles de reservas de petróleo en el Océano Atlántico, incrementando sus estimaciones en 2009 hasta unos impresionantes 150 mil millones de barriles. Sin embargo, para el año 2017, Brasil comenzó a explotar el campo de Libra, un gigantesco yacimiento en aguas profundas del Océano Atlántico cuyas reservas calculadas fueron establecidas entre 8.000 y 12.000 millones de barriles, lo ubican entre los ocho mayores del mundo, pero lejos de las estimaciones iniciales (Petrobras, 2022).

La verdadera preocupación, indistintamente, de los hallazgos constantes, las innovaciones en eficiencia y productividad de la industria petroquímica, las mejoras tecnológicas, y los juegos geopolíticos de los precios del petróleo, es que a medida que nos acercamos al límite de la producción, la habilidad de hacer crecer la economía mundial se ve restringida, debido a que la lógica económica global actual no tiene un sustituto inmediato y confiable que soporte la partida del petróleo barato de las fuentes primarias de energía, mismas en las cuales la economía mundial está sustentando su futuro. El conflicto inmediato que se puede deducir es que la necesidad de un crecimiento económico, en un mundo que no puede satisfacer la creciente demanda de energía, y que deberá despedirse en un relativamente breve tiempo de su fuente más redituable de energía, el petróleo, pone al sistema mundial actual en un sistemático riesgo de colapso o mudanza, es decir, sientan las bases de un cambio de paradigma mundial en materia energética (Pimentel, 2011).

La importancia fundamental para la seguridad de los Estados, que esta perspectiva teórica representa, es que será nuestra alarma final para hacernos entender que no podemos depender de la energía barata para el desarrollo, qué la sustentabilidad del planeta no está supeditada al desarrollo como único mecanismo de éxito para las sociedades actuales, y que una minoría rapaz no puede imponer sus intereses por sobre los de la colectividad. Finalmente, el planteamiento teórico descrito, nos permite una reflexión sobre la necesaria diversificación de nuestras fuentes de energía, con miras a una seguridad energética más duradera que aquella que nos prometieron las energías fáciles (carbón y petróleo), falsos salvadores del desarrollo.

D. La paradoja de Jevons

El economista inglés William Stanley Jevons, en su obra intitulada «The Coal Question en 1865», observó que el consumo del carbón se elevó en Inglaterra después de que James Watt introdujera su máquina de vapor ali-

mentada con carbón, que mejoraba en gran manera la eficiencia del primer diseño inventado por Thomas Newcomen (Jiménez, 2015). El autor, explica este suceso a través de destacar que las innovaciones tecnológicas de Watt convirtieron el carbón en un recurso con mayor eficiencia en relación con el coste de su adquisición, produciendo una gran rentabilidad, lo que a su vez provocó la generalización del uso de su máquina de vapor en la industria. Lo anterior, a su vez, hizo que aumentara el consumo total de carbón, pese a que la cantidad de carbón necesaria para el funcionamiento de cada maquinaria se redujera significativamente. En otras palabras, su advertencia era en relación con que la mejora en la eficiencia tecnológica respecto al consumo de su combustible (para la época de Jevons el carbón, para los nuestros el petróleo), conlleva a que la maquinaria requiera menos combustible para su funcionamiento, pero no significa que las personas requerirán de menos maquinaria. Por lo tanto, el aumento en la eficacia y eficiencia de la tecnología incrementa la dependencia humana hacia esta, lo que a su vez aumentará el consumo del combustible no a través del empleo de este en la máquina en sí, sino por la gran cantidad de nuevas tecnologías que estarán disponibles a un costo más accesible.

Concretamente, la paradoja de Jevons implica que la introducción de tecnologías con mayor eficiencia tecnológica puede, a la postre, aumentar el consumo total de energía antes que disminuirlo. Aplicada a la realidad actual, esta paradoja nos dice que la eficiencia que están alcanzando nuestros automóviles, no propiciará que dejemos usar los automóviles, sino que más bien serán más accesibles para una mayor cantidad de personas, lo que nos hace tomar en cuenta esta paradoja para la materialización de la planeación necesaria para una matriz energética viable y sustentable en nuestros Estados en vías de desarrollo.

E. El dilema del petróleo

El tablero geopolítico-petrolero descrito previamente, ha evidenciado los grandes beneficios políticos y económicos de los principales productores mundiales de ese hidrocarburo y sus derivados, producto del alza en los precios internacionales, sin embargo, lo que no se ha contrastado es que ante la subida de los precios se genera a su vez un impacto negativo en la balanza económica de los países importadores (este es el constante dilema entre la subida y descenso de precios de las materias básicas para la subsistencia humana, que en este caso se traduce en un elemento fundamental para el desarrollo nacional), lo que puede llevar a las economías más susceptibles a recesiones

en sus economías locales, y estatus al extenderse en lo temporal y/o en lo geográfico, son proclives a ocasionar las denominadas crisis económicas, algunas de carácter regional, pero que en una economía globalizada como la actual, siempre termina resultando en una desaceleración económica mundial.

Históricamente, las grandes crisis económicas han resultado en un reajuste o al no pago de deudas de las economías en crisis, los principales beneficiarios de los créditos económicos internacionales son el día de hoy también las principales economías del mundo, esta situación tanto en los países desarrollados como los que se encuentran en vías de desarrollo observan consecuencias en su funcionamiento macroeconómico, por consiguiente se generaliza una crisis a nivel mundial, esta desaceleración mundial tiene como consecuencia una pausa o reducción en el crecimiento, como se ha mencionado actualmente, la energía es sinónimo de crecimiento y desarrollo por lo cual consecuentemente habrá una baja en la demanda del sector primario de energía, es decir, con una baja en la demanda, que ocasiona a su vez una baja de los precios del combustible.

Este es a grandes rasgos el dilema del petróleo, fuente más económica de energía para el sector primario, por lo que sus precios bajos son un elemento indispensable para el crecimiento alto de los Estados nacionales, sus precios altos son un beneficio para los productores, pero sin un ente que mantenga un equilibrio de la oferta y la demanda, así como del aumento y reducción de los precios, aunado a la anarquía del sistema internacional, la dependencia en este recurso siempre propiciará la existencia de un juego geopolítico para decidir su futuro. Este dilema es también parte de la explicación del carácter estratégico que el petróleo mantiene en el contexto internacional.

Como característica general, dejando de lado de la ecuación a los EUA y Canadá, los principales productores de petróleo, así como aquellos que tienen las principales reservas probadas en la actualidad, son países en vías de desarrollo, lo cual hace de esos Estados proclives a tener un impacto económico mayor a los países más industrializados, no solamente frente a una crisis económica, sino también ante una baja en los precios del petróleo, por su fuerte dependencia como ingresos para la gestión gubernamental de sus respectivos Estados.

Al respecto, la ley de la oferta y la demanda, parecería el equilibrio necesario que requiere como respuesta a este dilema petrolero, sin embargo, la realidad actual en la que la producción y precios del petróleo están supeditados a cuestiones geoestratégicas, más que ayudar a solventar este dilema, ayudan a tener cada vez menos margen de maniobra ante coyunturas históricas como la ocurrida en fechas recientes en que nos encontramos con precios negativos

de petróleo, por factores como la entrada en escena del *fracking*, y la inversión de papeles de principales consumidores a principales productores, sin dejar de tomar en cuenta el papel que juegan amenazas a la seguridad internacional como la pandemia por el Covid-19.

En el dilema planteado, implica que al no crecer la producción se pone en evidencia la dependencia de nuestra sociedad a través de la Ley del Mínimo de Liebig, la cual indica que el crecimiento no está controlado por la disponibilidad de todos los recursos, sino por la disponibilidad del más escaso de ellos. Lo que en teoría provoca el aumento del recurso escaso, propiciando los deseos por el aumento de la producción del mismo, pero que, en contra posición, podría colocar al petróleo fuera de la definición de «más escaso», con su consecuente disminución de precio. Todo lo anterior, nos permite concluir que la llegada del *peak oil* en un futuro próximo, será el anuncio del fin de la era del petróleo, que a su vez supondrá su fin como combustible más accesible para el desarrollo de la sociedad moderna.

En otras palabras, mayor demanda de petróleo es igual al aumento de los precios del petróleo, el abuso en el precio del petróleo, generará desaceleración económica para los estados menos favorecidos, lo que a su vez significa una disminución en la demanda de petróleo, esto propiciará una desaceleración económica que puede repercutir en una crisis económica, lo que genera una disminución de los precios del petróleo por exceso en la oferta. Y así es en círculo vicioso del petróleo, un aliciente más para sustituirlo dentro de las fuentes primarias de energía, pero recordemos que no todos están de acuerdo con esto.



Imagen 3. Geopolítica del Petróleo

A manera de conclusión:

Conflictos y recursos energéticos

Durante los poco más de 100 años que el petróleo ha sido el sustento principal de producción de energía para el desarrollo de la sociedad humana, han existido un sin número de conflictos por el control geoestratégico de este recurso.

Podemos citar brevemente, la Primera Guerra Mundial en la que la entonces principal potencia marítima mundial, el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, motivada por el cambio de doctrina naval del almirantazgo inglés (quien a partir del inicio del siglo XX sustituyó el combustible del sistema de propulsión de sus navíos de línea del carbón, a combustibles derivados del petróleo), tiene como objetivos estratégicos en la confrontación mundial, los territorios del medio oriente pertenecientes al extinto Imperio Otomano, desde entonces considerado como el territorio donde se encontraban las mayores reservas de petróleo conocidas.

Podemos mencionar también el cambio de estrategia que sufrió la Alemania nazi, por la necesidad de conseguir combustibles para su maquinaria de guerra durante la Segunda Guerra Mundial, que entre otras lo llevó a combatir directamente a la naciente Unión Soviética de Stalin, con la finalidad de obtener los tan necesarios recursos de hidrocarburos que esta última poseía. Tenemos también el crecimiento exponencial que tuvo los Estados Unidos posterior a la Segunda Guerra Mundial, en cuya lógica de proteger sus rutas comerciales se vio en la necesidad de posicionar bases militares alrededor del mundo, para garantizar la libertad de la navegación, pero también acrecentó una realidad logística que demandaba una gran cantidad de energéticos económicos y de disponibilidad inmediata.

La aparición de la OPEP, con un gran poder negociador derivado de su condición de poseer la mayor cantidad de reservas petroleras en los años 70 generó una inestabilidad a escala planetaria que terminó también en diferentes conflictos regionales, pero con un pacto mundial. Y más recientemente, con la citada revolución del *shale gas*, que ha propiciado la reestructuración de la geopolítica del petróleo y amenaza con dejar fuera la otrora importancia estratégica de Medio Oriente. Esto último, podría dejar sin vigencia el conflicto de Estados Unidos con la mayoría de los estados geográficamente ahí situados, dejando a Israel también en una posición de intriga sobre su futuro inmediato ante la ausencia de su aliado estratégico, y principal abastecedor de suministros militares que han permitido hasta el momento su supremacía

regional. También debemos contar las problemáticas producto de la dependencia europea por el gas ruso, en el que intervienen naciones tan importantes como Alemania, Francia, España y obviamente Rusia.

Cómo podemos ver en esta reseña histórica, los conflictos por los energéticos son parte de la realidad energética actual, y dista muy mucho de tener un fin próximo. Para respaldar esta afirmación basta mencionar tres pequeños ejemplos:

En 2009 los EEUU concluyeron su nueva embajada en Bagdad, la más grande del mundo, siguen invirtiendo centenares de millones de dólares en bases militares como el «Joint Base Balad» en Irak y la potenciación de las ya existentes en Alemania y Japón.

Por su parte, China, consumidor número uno de petróleo en el mundo y futura primera potencia económica mundial, tiene como características ser el quinto productor individual de petróleo y al mismo tiempo es el tercer importador del mismo en el mundo. Su crecimiento exponencial como nación lo ha hecho aparecer como el más nuevo actor predominante en el escenario geopolítico, igual que la lógica implementada por EUA después de la Segunda Guerra Mundial, ha iniciado el posicionamiento estratégico de bases navales destinadas a la protección de sus flotas comerciales alrededor del mundo, el denominado collar de perlas chino. Que junto a la llamada nueva ruta de la seda, serán dos potentes demandantes de energía para mantener el desarrollo chino, lo que muy probablemente confrontará a esta nación con los intereses de otros Estados.

Cómo último ejemplo, citamos el desarrollo de los gasoductos rusos, los cuales tienen como principal destino la Unión Europea, decisión que ha dividido la opinión dentro de este organismo internacional, ya que mientras unos ven favorablemente esta interconexión, que a su vez representa un arma a favor en el esquema de la seguridad energética europea, sus detractores consideran que esto generará una dependencia política hacia las decisiones de política exterior de Rusia. En medio de estas dos disyuntivas, nace nuevamente el gran liderazgo alemán en el ámbito europeo, posicionando también a esta nación junto a los principales actores destinados a cambiar la realidad del paradigma energético mundial actual, pues la apuesta de esta poderosa nación es a favor de la sustentabilidad, mediante las energías renovables.

Derivado de los conflictos ocasionados por el petróleo, y a las denominadas crisis petrolera de la década de los 70, la realidad mundial se ajustó para mantener estabilizado el precio del petróleo bajo un mecanismo de incentivos para invertir en proyectos de extracción y exploración, lo que permitió una explosión económica y demográfica gracias a la abundancia de energía barata.

Con base a las experiencias vividas por los denominados choques petroleros, y ante la necesidad de no depender de decisiones políticas de organizaciones como la OPEP+, la inversión en energía renovable escaló, y más recientemente ha cobrado una gran importancia la inversión, desarrollo de tecnologías generadoras de energía limpia.

Sin embargo, la llegada al cenit del petróleo no tiene comparación con esas crisis antes descritas, puesto que este suceso marcará el fin de la oportunidad denominada «Evento único en la historia de la humanidad, que durante 100 años tuvo una fuente de energía casi gratuita, densa y portátil». El impulso demográfico, tecnológico y agrícola que experimentó la humanidad hasta recientes fechas sin duda no hubieran sido posible sin el factor petróleo. Lo que invariablemente nos lleva a preguntarnos si tenemos la capacidad de calcular con exactitud ¿cuándo llegará el *oil peak*?; si estamos preparados para las implicaciones que esto conlleva para la conducción de nuestros Estados?, y sobre todo, ¿cuál será el nuevo paradigma energético que permita a la humanidad mantener su desarrollo?

En el ámbito regional, la geopolítica de la energía en latinoamericana ha estado marcada por dos vectores paralelos de la aparición del petróleo como fuente principal de producción de energía: la inserción regional basada en abastecer al demandante mercado de EUA, y la heterogeneidad de los diferentes modelos energéticos nacionales, con grandes divergencias entre países productores y consumidores. Los Estados pertenecientes al primer vector se han mantenido en buena medida al margen del escenario energético global, ya que la demanda proveniente de EUA, ha sido suficiente para captar toda la producción de éstos, además de que su importancia estratégica ha hecho que la política exterior del vecino del norte se centre en contener esfuerzos tendientes a generar diversificación en sus ventas, con la clara excepción actual de Venezuela, y la relativa diversificación de Brasil. Por su parte, los integrantes del segundo vector mencionado, se han dedicado principalmente a garantizar su seguridad energética a través de intentos regionales de integración energética, o esfuerzos multilaterales tendientes a una seguridad interregional, tanto de transporte como de suministro, como el caso chileno (Escribano, 2014).

Ambos vectores están experimentando cambios significativos producto de la cambiante geopolítica de la energía descrito en párrafos anteriores (la revolución *shale*, los nuevos descubrimientos de reservas petroleras en aguas profundas, la creciente ingobernabilidad en Venezuela, los cambios de regímenes políticos, etc.), dentro de los que destacan aparición de inversiones chinas en la escena latinoamericana, la creciente autosuficiencia de los Estados

Unidos, y las tensiones ideológicas y políticas regionales. Sin embargo, esta coyuntura de cambios también posiciona América Latina dentro de la región del mundo con mayor potencial para un cambio de paradigma, ya que en esta parte del mundo se encuentran una buena parte de las principales reservas de hidrocarburos, y las mayores reservas probadas de minerales que se utilizan en la tecnología de punto de producción de energías renovables. Aunado a lo anterior, para los latinoamericanos siempre será importante recordar que la mayor biodiversidad, y recursos naturales disponibles a escala mundial, se encuentran aún en este continente, buena parte de ellos en Latinoamérica (esos nuevos recursos y actores están enfocados en el sector de las energías renovables y la sustentabilidad, destacando ampliamente la hidroelectricidad y los biocombustibles).

Este escenario regional ha mantenido una premisa como la de mayor aceptación por sobre otras: «Mientras los precios del petróleo se mantengan altos, las reformas críticas de los países productores tenderán a posponerse, mientras que aquellos Estados latinoamericanos, de carácter importadores, intensificarán la diversificación de sus matrices energéticas, así como aumentos en la inversión en ciencia y tecnología de la energía». Sin embargo, nunca se planteó un escenario tan drástico como la baja exponencial de los precios, lo que obliga a reflexionar sobre el denominado nacionalismo petrolero latinoamericano dado principalmente por Brasil, México y Venezuela. El cambio de paradigma energético, pensado desde esta particularidad latinoamericana, parece dar muestras de un giro una política energética regional antes incluso de los países más desarrollados.

En la última parte del presente trabajo, se realizará el contraste de la crisis energética derivada de la auto definida «Operación militar especial» de Rusia en territorio ucraniano; con lo expuesto hasta el presente momento.

Bibliografía

- Atencio, J. E. (1979). ¿Qué es la geopolítica? (Editorial Pleamar (ed.); 3a Edición). Editorial Pleamar.
- Banco Mundial, B. (2020). Panorama general. El Acceso a La Energía Es Esencial Para Reducir La Pobreza. <https://www.bancomundial.org/es/topic/energy/overview>
- Bloch, R. (2013). Aportes sobre recursos naturales estratégicos de la Argentina y su vinculación con el ámbito de la Defensa y la Seguridad (Congreso Interoceánico de Estudios Latinoamericanos Políticas de La Diversidad y Políticas de La Integración).
- Brauch, Hans Günter y Oswald, U. E. (2009). Reconceptualizar la seguridad en el siglo XXI (C. de I. I. en C. y Humanidades (ed.); 1a Edición). Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM.
- Chile, G. E. de D. etimológico de. (2020). Etimología de Paradigma. Diccionario Etimológico de Chile. <http://etimologias.dechile.net/?paradigma>
- Chiliquinga, B. C. (2003). Energía y desarrollo sustentable en América Latina y el Caribe. Cuadernos CEPAL, 89(1 edición), 1–230. http://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/8/35988/Formulacion_depolicitaenergeticalcg2214e.pdf
- Consejo Mundial de Energía, C. (2017). Escenarios Energéticos Mundiales 2017 (report). <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1056>
- De la Fuente López de Fundar, A. (2017). ¿Qué es el Fracking? Panorama de Los Hidrocarburos No Convencionales y La Fractura Hidráulica En México 2016: Insoportable Apuesta Que Profundiza El Modelo Energético Fósil. <https://www.nofrackingmexico.org/que-es-el-fracking/>
- Departamento de Seguridad Nacional de España, D. (2021). Seguridad Marítima. El Sistema de Seguridad Nacional. <https://www.dsn.gob.es/es/sistema-seguridad-nacional/que-es-seguridad-nacional/ambitos-seguridad-nacional/seguridad-maritima>
- Enerdata, G. E. (2020). Global Energy Statistical Yearbook 2019. Global Energy Trends-2019 Edition. <https://yearbook.enerdata.net/total-energy/world-consumption-statistics.html>
- Escribano, Gonzalo y Malamud, C. (2014). Energía en América Latina: recursos y políticas. Análisis Del Real Instituto Elcano, ARI, Vol. 16(2014), 1–11.
- Flint, C. (2017). Introduction to Geopolitics (Routledge (ed.); Third edit). Routledge.
- Gonzalez Aguayo, L. A. (2013). Cuaderno De Trabajo. Antología. Los principales autores de las escuelas de la Geopolítica en el mundo (Editorial Gernika (ed.); 1a Edición). Editorial Gernika.
- Grupo Editorial de, B. S. R. of W. E. (2019). BP Statistical Review of World Energy 2019. 68th edition. <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf>
- Herz, J. H. (1952). Political Realism and Political Idealism: a Study in Theories and

- Realities. *International Affairs*, April 1952(2), 201–202.
- Intergovernmental Panel in Climate Change, I. (2013). *Cambio Climático 2013. Base de ciencia física*. <https://www.ipcc.ch/report/ar5/wg1/>
 - Jiménez, Rolando V. y Escobedo, C. (2015). ¿Pueden las energías renovables comprometer la seguridad energética del país? La paradoja de Jevons. *Mundo Siglo XXI. Centro de Investigaciones Económicas, Administrativas y Sociales Del Instituto Politécnico Nacional.*, Vol. 10(Número 35), 71–78.
 - La Agencia Internacional de la Energía, A. (2020). *Data and Statistics. Energy Data by Category, Indicator, Country or Region*. [https://www.iea.org/data-and-statistics?country=WORLD&fuel=Energy supply&indicator=Coal production by type](https://www.iea.org/data-and-statistics?country=WORLD&fuel=Energy%20supply&indicator=Coal%20production%20by%20type)
 - Laborie Iglesias, M. (2011). La evolución del concepto de Seguridad. *Documento Marco Del IEEE 05/2011*, 1(No 05/2011), 1–9.
 - Lacoŝte, Y. (2009). *Geopolítica. La larga historia del presente* (E. Síntesis (ed.); 1a Edición). Editorial Síntesis.
 - Legler, Thomas; Santa Cruz, Arturo; Zamudio González, L. (Editores). (2014). *Introducción a las relaciones internacionales: América latina y la política global* (L. Legler, Thomas; Santa Cruz, Arturo; Zamudio González (ed.); 1a Reimpre). Oxford University Press México S.A. de C.V.
 - López Trigal, L. (2011). Las leyes del crecimiento espacial de los Estados en el contexto del determinismo geográfico ratzeliano. *Geopolítica(s). Revista de Estudios Sobre Espacio y Poder*, Vol. 2(Núm. 1), 157–163.
 - Márquez de la Rubia, F. (Coordinador). (2019). *Energía y geoestrategia 2019* (Ministerio de Defensa de España (ed.); 1a Edición). Instituto Español de Estudios Estratégicos.
 - Moncayo Gallegos, P. (2017). *Geopolítica. Espacio y Poder* (E. Universidad de las Fuerzas Armadas (ed.); 1a Edición). Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.
 - ONU, O. de las N. U. (2020). *Objetivos de Desarrollo Sostenible. Objetivos de Desarrollo Sostenible de La ONU*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
 - OPEP, O. de P. E. de P. (2019). *Anual Statistical Bulletin 2019*. https://www.opec.org/opec_web/en/publications/202.htm
 - Organización de los Estados Americanos, O. (2003). *Declaración sobre Seguridad en las Américas. Declaración Sobre Seguridad En Las Américas*. http://www.oas.org/36AG/espanol/doc_referencia/DeclaracionMexico_Seguridad.pdf
 - Pacheco Florez, Melisa; y Melo Poveda, Y. E. (2015). Recursos naturales y energía. Antecedentes históricos y su papel en la evolución de la sociedad y la teoría económica. *Energética*, Núm. 45(junio 2015), 107–115.
 - Petrobras. (2022). *Sobre a Petrobras: Acesso à Informação*. Portal de Transparência. <https://transparencia.petrobras.com.br/institucional/sobre-petrobras>
 - Pimentel, F. (2011). *O Fim da Era do Petróleo e a Mudança do Paradigma Energético Mundial* (J. Lima Thomaz de Godoy (ed.); 1a Edição). Fundação Alexandre de Gusmão. 978-85-7631-308-3

- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, P. (2020). The UNDP Human Development Report 1994. UN Milestones and History.
- Real Academia Española, R. (2021). Diccionario de la lengua española. Diccionario de La Lengua Española. <https://dle.rae.es/>
- Real Academia Española, R. (2020). Paradigma. Diccionario de La Lengua Española. <https://dle.rae.es/paradigma>
- Rodríguez Salgado, B. (2018). Geopolítica y recursos naturales: un enfoque conceptual. Bienes Comunes, No. 23(julio), Versión en Línea. [ica-y-recursos-naturales-un-enfoque-conceptual](https://doi.org/10.1016/j.bic.2018.07.001)
- Rodríguez Padilla, V. (2019). Seguridad energética. Análisis y evaluación del caso de México.
- Sánchez Cano, J. E. (2017). Los retos del sector energético. Los juegos de guerra del precio del petróleo. (E. Martínez. (ed.); 1a Edición). Editorial Martínez. file:///Users/alfonsofloresrojas/Downloads/LIBRO_LOS_RETOS_DEL_SECTOR_ENERGETICO.pd.pdf
- SENER, S. de E. (2020). ACUERDO por el que la Secretaría de Energía aprueba y publica la actualización de la Estrategia de Transición para Promover el Uso de Tecnologías y Combustibles más Limpios, en términos de la Ley de Transición Energética. (S. de E. SENER (ed.); DOF: 07/02). Diario Oficial de la Federación, DOF.
- Yépez Moreno, H. F. (2018). Las Teorías de la Seguridad. Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa, Vol. III (No. 2), 79–85.

LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA: UN NUEVO RETO DE LA SEMAR

THE NATIONAL MARITIME POLICY OF MEXICO: A NEW CHALLENGE FROM SEMAR

Resumen

Durante el desarrollo del presente trabajo se pretende abordar cual es el concepto de Intereses Públicos, y la relación que estos tienen con los Intereses Marítimos, así como definir ¿qué son las Políticas Públicas? y como identificar cuando se tratan de políticas con visión de Estado y con visión de Gobierno, cuales son las diferencias principales entre una y otra, así como los fines que cada una de estas persiguen.

De igual forma se plantea cual es el origen jurídico del Plan Nacional de Desarrollo y lo que el Estado mexicano pretende alcanzar, asimismo se plantea el hecho de que su aplicación en materia marítima será o no conveniente para su desarrollo.

Se explora a través de una comparativa la relevancia que tiene el establecimiento de la Política Marítima en un País, haciendo especial énfasis a la proyección que esta tiene a lo largo de los años, los intereses marítimos que en ella se establecen, para el desarrollo y crecimiento de este.

Por último, se presenta él porque es importante que el estado mexicano defina la visión de Estado que pretende alcanzar, así como los intereses marítimos que sustentan esa visión, estableciendo una propuesta de cuales son intereses marítimos que se deben de considerar, así como las acciones a seguir para establecer la Política Marítima que el país requiere para lograr su máximo desarrollo y crecimiento.

Palabras claves

Intereses Públicos, Intereses Marítimos, Políticas Públicas, Política Marítima Nacional, Visión de Estado

Abstract

During the development of this work, it is intended to address what is the concept of Public Interests, and the relationship they have with Maritime Interests, as well as define what are Public Policies? and how to identify when dealing with policies with a State vision and with a Government vision, what are the main differences between one and the other, as well as the purposes that each of these pursues.

In the same way, the legal origin of the National Development Plan is raised and what the Mexican State intends to achieve, as well as the fact that its application in maritime matters will or will not be convenient for its development.

Through a comparison, the relevance of the establishment of the Maritime Policy in a Country is explored, with special emphasis on the projection that this has over the years, the maritime interests that are established in it, for the development and growth of this.

Lastly, it is presented because it is important that the Mexican state define the vision of the State that it intends to achieve, as well as the maritime interests that support that vision,

establishing a proposal of which are the maritime interests that must be considered, as well as the actions to follow to establish the Maritime Policy that the country requires to achieve its maximum development and growth.

Keywords

Public Interests, Maritime Interests, Public Policies, National Maritime Policy, State Vision.

TENIENTE DE NAVÍO SAIN L. CONT. JOSE ISRAEL SALINAS VILLAR

Es Teniente de Navío del Servicio de Administración e Intendencia Naval, egresado de la Carrera de Contaduría Pública y Pasante de la Maestría en Impuestos de la Universidad Cristóbal Colón, Certificado en Contabilidad y Auditoría Gubernamental por la Asociación Mexicana de Contadores Públicos Colegio Regional del Sur, A.C, cuenta con los siguientes cursos: Introducción a la Administración Pública Mexicana, Nueva Ética e Integridad en el Servicio Público, Responsabilidad Administrativa de los Servidores Públicos y la Instancia de Inconformidad por parte del Sistema de Capacitación Virtual para los Servidores Públicos (SICAVISP), así como el Diplomado de Evaluación de Políticas y Programas Públicos por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito .(SHCP), el Diplomado en Derecho Aduanero por el Centro Universitario de Estudios Jurídicos y Maestría en Administración Marítima – Portuaria y Aduanas Marítimas

Se ha desempeñado en diversos cargos relacionados con la vigilancia y supervisión del ejercicio, comprobación y control de los recursos en las Unidades y Establecimientos de la SEMAR, así como propuestas de mejores de los controles empleados para mencionadas unidades y establecimientos, siendo su última cargo en la Segunda Región Naval como jefe del Departamento de Inspección Financiera de la Inspección de ese Mando Naval.

Actualmente es Jefe del Departamento Administrativo de la Capitanía de Clase «B» de Yucalpetén.

Dirección de la Adscripción actual: Indeco S/N, Colonia Yucalpetén, Municipio de Progreso, Yucatán, CP 97320.

Número telefónico móvil: 6462942868 Correo electrónico: cp7israv@gmail.com

El presente artículo es original y no ha sido ni está siendo considerado para su publicación en ningún otro lugar.

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 20 de setiembre de 2022.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 23 de septiembre de 2022. 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

Con las reformas publicadas en diciembre de 2016 y diciembre de 2020, a legislación diversa en materia marítima y portuaria, nuevamente la Secretaría de Marina (SEMAR) adquiere las responsabilidades relacionadas con todo lo relacionado en materia marítima, portuaria y marina mercante, como alguno vez lo tuvo cuando recién se había creado la SEMAR, no obstante y ante las dinámicas actuales que en el mundo marítimo existen para la SEMAR se da un nuevo comienzo en el que implica una etapa de transformación y cambios para el cumplimiento de las recientes responsabilidades, compromisos y obligaciones adquiridas, en materia de educación, seguridad y protección marítima y portuaria, mismas que eran desempeñadas por la actual Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), es por tal motivo, que con la transferencia de esas atribuciones se consolida de esta manera a la SEMAR nuevamente como una Autoridad Marítima Nacional, una Autoridad materia Portuaria y una Autoridad en materia de Marina Mercante. De manera adicional también adquiere la Rectoría de la Educación Náutica Mercante, que junto con la Educación Naval Militar consolida de esta manera la Educación Marítima en México; de igual adquiere la Administración de los Puertos que se encuentran en ambos litorales que limitan al país, siendo así que de esta manera la SEMAR adquiere la responsabilidad de velar por los intereses marítimos de México mediante la protección y defensa de la Soberanía e intereses soberanos del país comprendidos en sus Zonas Marítimas Mexicanas (ZMM), a través del cumplimiento de lo establecido en los tratados y convenios internacionales de los que el Estado mexicano es parte, así como lo estipulado dentro de la legislación nacional vigente.

Por tal motivo, para el cumplimiento de lo anterior la SEMAR, como dependencia integrante de la Administración Pública Federal, tiene el reto de impulsar el establecimiento de identificar los intereses marítimos del país, dirigir la elaboración de una Política Nacional en materia Marítima y proponer la Visión Marítima que México pretenda alcanzar como un Estado completamente Marítimo.

Los Intereses Públicos y las Políticas Públicas en México

Parte fundamental del desarrollo y crecimiento del Estado mexicano estener definido de una manera clara y bien establecida cuál es su visión que pretende alcanzar dentro de todos los ámbitos que lo conforman tanto social, como económico, así como también dentro de los aspectos militar, político,

tecnológico y diplomático, a fin de determinar su permanencia como tal; en donde a su vez debe tomarse en consideración el tiempo razonable que se considera para alcanzar esa visión, por tal motivo a su vez debe definirse cuáles son los medios que empleará, a donde pretende llegar y la manera o forma mediante la cual lo hará.

Es por tal motivo, que para el logro de lo mencionado en el párrafo anterior, el Estado mexicano debe establecer el objetivo u objetivos, que lo ayudarán a alcanzar esa visión tanto en el corto, mediano y largo plazo, mediante el establecimiento de los ejes y líneas de acción necesarios a seguir para el logro de estos, es por eso, que para la formulación de los objetivos que pretenda alcanzar lo realiza mediante el establecimiento de políticas públicas, en las que toma en consideración los intereses públicos existentes, mismos que son derivados de las problemáticas o necesidades actuales que tenga el Estado como País, así como la proyección y repercusión que estos puedan tener.

Por tanto, es conveniente establecer y definir que se entiende por intereses públicos y por consiguiente por políticas públicas, los tipos de políticas públicas que existen y la relación que estas guardan en concordancia con lo que cualquier Estado, en este caso México, pretenda alcanzar en el largo plazo como parte de su permanencia a través de su crecimiento y desarrollo, para mayor comprensión de lo mencionado en este párrafo se presentan varias definiciones de sobre lo que algunos autores consideran como intereses públicos.

Es en ese sentido que, sin perder de vista lo anteriormente mencionado se señala lo que para Carla Huerta Ochoa considera como intereses públicos siendo «el conjunto de pretensiones relacionadas con las necesidades colectivas de los miembros de una comunidad y protegidas mediante la intervención directa y permanente del gobierno» (Huerta Ochoa, 2021), por lo que se puede comprender que el interés público son todas aquellas necesidades que de forma comunitaria tiene un grupo de personas con fines comunes y que se encuentran bajo el amparo del gobierno.

Por otro lado la Enciclopedia Jurídica (2020), señala en términos del Derecho Administrativo que el interés público «Es un concepto indeterminado que fundamenta y justifica la actuación de las Administraciones públicas», en otras palabras, es el motor por el cual el Estado establece sus mecanismos para la consecución de dicho interés.

También es de señalarse que, el Diccionario panhispánico del español jurídico de la Real Academia Española, (2022), señala a este término como el «Conjunto de aspiraciones surgidas de las necesidades colectivas de los miembros de una comunidad y protegidas mediante la intervención directa y permanente del Estado», en el que se puede observar que se refiere a la satis-

facción de las necesidades mutuas que tenga un grupo o grupos que integran una comunidad y que le corresponde al Estado velar y vigilarlas en beneficio de esa comunidad.

Por tal motivo en México, lo anteriormente mencionado, se puede ver reflejado en el párrafo séptimo del artículo 25 de la Constitución (CPEUM, 2021), donde en términos generales señala que al Estado le corresponde la rectoría del desarrollo nacional y que entre otras cosas apoyará e impulsará a las empresas tanto de los sectores sociales y privados de la economía, bajo los criterios de equidad social, sustentabilidad y productividad, y que estos se sujetaron a las modalidades que el interés público establezca, así como su uso en beneficio general de los recursos.

Para el caso de las políticas públicas Roth (2002, pags. 25-26), menciona que para poder definir el término de política pública dentro de la semántica existente en el español, tienen un cierto grado de dificultad dentro del término de política, situación distinta en donde ese mismo término trasladado al idioma inglés señala o identifica tres acepciones distintas, siendo estas *polity*, *politics* y *policy*, el primer concepto concibe a la política como las facultades que tienen los gobiernos dentro de las sociedades que conforman a un Estado, el segundo está enfocado a aquellas actividades relacionadas con la organización y control del poder en un Estado y el tercero se refiere al establecimiento de los propósitos y programas de las autoridades públicas para la satisfacción de las necesidades de la sociedad.

Por lo que es de señalarse que en este caso se toma en consideración este último concepto, el cual se refiere a las acciones que los gobiernos establecen para la resolución de una problemática existente o la satisfacción de ciertas necesidades que se tengan. De igual forma Roth (2002, pag. 27), también señala que a partir de estas definiciones existen cuatro elementos fundamentales que permiten visualizar la existencia de una política pública: la implicación del gobierno, la percepción del problema, la definición de los objetivos y el proceso para su consecución.

Por otro lado, Merino (2013, pag. 32), menciona que las políticas públicas son mecanismos de intervención que el Estado establece para resolver aquellos problemas públicos que se presentan dentro de un ámbito en específico en un periodo de tiempo determinado, mediante el análisis de la información obtenida y el empleo de los recursos con los que cuenta.

A su vez, Meny & Thoneig (1992), consideran a las políticas públicas como «el resultado de la actividad de una autoridad investida de poder público y de legitimidad gubernamental» (pag. 89) o «como un programa de acción gubernamental en un sector de la sociedad o en un espacio geográfico» (pag. 90).

Por lo que de lo anteriormente señalado, se puede desprender que el Estado implementa mecanismos de acción a seguir para la satisfacción de citadas necesidades, a través del establecimiento de las Políticas Públicas, siendo importante señalar lo que Valdés Cerda (2021) menciona respecto de las políticas públicas, ya que estas pueden realizarse con fines de ser de carácter permanente, es decir, aquellas identificadas con una visión de Estado o con fines de atender intereses sexenales, es decir, aquellos que tienen únicamente una visión de gobierno.

En ese sentido, es conveniente resaltar, que las políticas con visión de Estado o políticas de Estado, se refieren aquellas que se realizan en un largo plazo o periodos largos de tiempo, encontrándose sustentadas tanto en los tratados internacionales de los que México sea parte, así como en la legislación nacional vigente aplicable, y que por consiguiente este tipo de políticas trascenderán de gobierno a gobierno, manteniendo de esta manera su permanencia a lo largo de los diferentes periodos de gobiernos que transcurran; sin embargo existen aquellas que se consideran tienen una visión de gobierno, y que prácticamente se encuentran reflejadas dentro del cuerpo del Plan Nacional de Desarrollo que elabora cada gobierno, cuya duración por lo regular no va más allá del periodo de gobierno en turno establecido en la Constitución, siendo este de seis años.

Es, por tanto, que se puede señalar que el Estado mexicano para el establecimiento de sus políticas públicas debe de identificar plenamente cuales son aquellas necesidades comunes que debe de satisfacer para su desarrollo social y económico tomando en consideración cuál es su visión que tiene como Estado en el largo plazo, con el fin de establecer sus políticas tanto de Gobierno como de Estado en las que se apoyara para alcanzar esa visión, y de esta forma establecer sus objetivos y líneas de acción a seguir bajo las cuales se apoyara para el logro de esas políticas, por lo que en la siguiente figura (Figura Núm. 1) se representa de manera esquemática, la interpretación por parte de este autor sobre la aplicación de las políticas públicas en México.

Figura Núm. 1

Esquema de aplicación de las políticas públicas en México



Fuente: Elaboración propia, información tomada sobre el análisis de los conceptos de interés y políticas públicas.

Los Intereses Marítimos y su relación con los Intereses Públicos

Antes de mencionar cual es el vínculo o la relación que existe entre los intereses marítimos y los intereses públicos es convenientes conocer que son los intereses marítimos.

Por lo que es de retomar los planteamientos que realiza el Contralmirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914) en su obra literaria llamada «La Influencia del Poder Naval en la Historia (1660-1783)» (Thayer Mahan, 2000) respecto de la definición de los conceptos de Poder Marítimo, Poder Naval e Intereses Marítimo, destacando de igual manera la importancia del Poder Marítimo para generar el crecimiento, prosperidad y desarrollo de un país, lo que en otras palabras se puede definir que un Estado utilice el mar para su beneficio, crecimiento y desarrollo, entre otros factores.

Para tal efecto, Mahan señalaba que los Intereses Marítimos y el Poder Naval, eran los dos elementos principales que conforman en su conjunto al Poder Marítimo de un Estado que, aunque ambos eran de naturaleza distinta, también eran complementarios entre sí, ya que mientras los Intereses Marítimos engloban aspectos tanto económicos como sociales, el Poder Naval contiene los aspectos políticos y militares que engloban una Nación, por tanto se puede decir que el desarrollo de un Estado está bajo la influencia de los Intereses Marítimos, mientras que la seguridad del mismo, se realiza bajo el ejercicio del Poder Naval de una Nación (Thayer Mahan, 2000).

Dando de esta manera más énfasis a lo señalado por Mahan en su *obra* respecto de los Intereses Marítimos en donde plantea los componentes que conforman a los Intereses Marítimos de un Estado, como son: «1. La Marina Mercante Nacional, Transporte Marítimo y Fluvial, 2. Las Terminales Marítimas, 3. El Comercio Exterior, 4. Flota pesquera e Instalaciones de Apoyo, 5. Los Buques e Infraestructura de Investigación Científica Oceánica y 6. La Industria Naval» (Thayer Mahan, 2000)

Lo anterior es retomado por Vargas Suárez, (2018) al citar la teoría establecida por Mahan al cual menciona que:

Quien logre el dominio del mar, podrá controlar las riquezas de la tierra, y por consiguiente, dominar el mundo. Para ello, la nación debería de contar con una marina mercante vigorosa, complementada con una marina de guerra poderosa que pueda protegerla y apoyarla para convertirse en una potencia marítima (2018, pág. 3)

Adicional a los componentes que conforman a los Intereses Marítimos, Mahan también señaló aquellos factores que inciden en el Poder Marítimo, que cada país en específico debe de analizar y explotar: «a) Posición geográfica, b) Conformación física, c) Extensión territorial, d) Población, e) Carácter nacional y f) Carácter del Gobierno» (Thayer Mahan, 2000).

Como es de observarse, dentro del planteamiento de los componentes que conforman a los intereses marítimos de Mahan, se hace referencia a grupos o sectores tanto económicos como sociales, con intereses mutuos y necesidades afines y que en este caso el Estado mexicano debe de establecer los objetivos y acciones necesarias para su satisfacción, siendo en esencia la necesidad de la implementación de políticas públicas en materia marítima, siendo así que nos referimos a que se debe establecer Políticas con visión de Estado, es decir, políticas permanentes que trasciendan de gobierno a gobierno, siendo necesario que para tal efecto se establezca una visión de estado de corte marítimo, mediante el cual se pueda trazar la ruta o el camino a seguir para la consecución y logro de los intereses marítimos de México, y que de esta manera se dé continuidad al desarrollo, crecimiento, fortalecimiento de este dentro del ámbito marítimo, tomando en consideración con la gran extensión litoral con la que cuenta.

Por lo anteriormente expuesto y retomando las definiciones ya planteadas sobre el término de interés o intereses públicos, al hablar de intereses marítimos del Estado mexicano no se puede dejar de lado un aspecto relevante, que estos últimos ya se encuentran implícitos, como parte de los Intereses Públicos del mismo.

Es por tanto que, al hablar de la Política Marítima de México, es indispensable plantearse de primera instancia, cual es la Visión Marítima que tiene el Estadomexicano dentro de un plazo debidamente definido, tomando en consideración la serie de cambios estructurales que este ha sufrido para el ejercicio de la Autoridad Marítima, Portuaria y en materia de Marina Mercante, conferidas y realizadas actualmente a través de la Secretaría de Marina, de conformidad a las reformas efectuadas a diversos ordenamientos legales, así como los diferentes Convenios o Tratados de los cuales México forma parte en materia marítima, para definir de esta manera los intereses marítimos que México debe de seguir y de esta forma establecer sus objetivos a seguir para alcanzar esa Visión Marítima.

El Plan Nacional de Desarrollo del Estado Mexicano

Con respecto al desarrollo marítimo del país, el Estado mexicano, establece sus estrategias y líneas acción para el logro de sus objetivos encaminados a la satisfacción de sus intereses públicos, encontrándose dentro de ellos los intereses marítimos, a través del establecimiento de su Plan Nacional de Desarrollo (PND), mismo que se renueva cada seis años, con la llegada de un nuevo gobierno al poder, en este PND, se establecen las políticas públicas a seguir durante la gestión del gobierno en turno encaminado a la satisfacción de las necesidades sociales, económicas, políticas y otras que el país requiera, en cada uno de los diferentes sectores de la Administración Pública Federal (APF), es de señalarse que dentro de las políticas que se han implementado en los últimos PND's correspondientes al periodo de los años 2000 a 2024, no contemplan una Visión de Estado en materia marítima, que proyecte a largo plazo al Estado mexicano como potencia Marítima, es por tal motivo, que se considera pertinente señalar la propuesta de Visión Marítima y Portuaria Nacional para el año 2050 que México como país 100% marítimo debe de tener (Figura Núm. 2), misma que fue elaborada por los discentes de la III Promoción de la Maestría en Administración Marítima y Portuaria, y que se considera como factible de tomar en cuenta para la elaboración de las políticas públicas en materia marítima y portuaria.

Figura Núm. 2

Visión del Estado mexicano en materia Marítima – Portuaria para el año 2050

“Conscientes de que los espacios marinos representan un bastión fundamental para el desarrollo, México es reconocido como un Estado talasocrático en un ambiente de desarrollo sustentable y bienestar, mediante la conservación y utilización sostenible de sus zonas marinas a través de una gobernanza e intereses marítimos consolidados, regidos por una política marítima nacional con proyección geopolítica en su área de influencia, posicionándose como país integrador de una gobernanza oceánica en beneficio del desarrollo marítimo nacional.”

Fuente: Elaborada por los discentes de la III Promoción de la Maestría en Administración Marítima – Portuaria y Aduanas Marítimas.

Para el logro de estas políticas las dependencias integrantes de la APF, establecen sus Programas Sectoriales para establecer los objetivos, estrategias y líneas de acción relacionados al cumplimiento de una política del PND, es por tal motivo, que a continuación en la Tabla Núm. 1 se presenta una comparativa entre los programas sectoriales de la SICT y la SEMAR respecto de las transferencias de las atribuciones de la SCT a la SEMAR, en cuanto al desarrollo y crecimiento marítimo del país y las políticas establecidas al respecto.

La importancia del contenido de la tabla es relevante porque abarca tres periodos de gobiernos con una visión política distinta en cada uno de ellos, en donde de primera instancia se vislumbra la falta de continuidad en las políticas establecidas en los PND de cada gobierno, considerándose de esta manera que en citados PND las políticas que se plantean son de las consideradas como políticas de gobierno, es decir, que solo fueron permanentes durante el gobierno en turno, no existiendo continuidad en los gobiernos siguientes como una política de Estado.

Actualmente en México no se le ha dado la debida importancia al establecimiento de una Política Marítima con visión de Estado, siendo que esta se ha relegado al establecimiento y seguimiento de ejes de acción a través de los objetivos señalados en el Plan Nacional de Desarrollo que sexenio a sexenio instituye cada gobierno que se encuentre en turno, en donde solo se establecen políticas de gobierno de acuerdo con la situación actual prevaleciente en el país y el resto del mundo.

Tabla Núm. 1

Comparativa entre el Programa Sectorial de la SCT y la SEMAR.

Ejes o líneas	Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes				Programa Sectorial de la SEMAR 2020 - 2024
	2001 - 2006	2007 - 2012	2013 - 2018	2020 - 2024	
Visión	Planteamientos de acciones a corto plazo por el periodo sexenal	Plantea metas con una visión al 2030 de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo	Estrategias implementadas durante la gestión y políticas del Gobierno en turno.	Derivado de las reformas del 7 de diciembre de 2020, se transfirieron funciones en materia del programa marítimo a la SEMAR.	Establece una visión de más amplia de los objetivos a alcanzar durante la ejecución del programa.
Infraestructura Portuaria	Modernización y reactivación de puertos	Creación de nuevos puertos y modernizar los existentes	Desarrollo de dos sistemas portuarios el del Golfo y el del Pacífico, para que compitan con otros puertos del mundo.	Consolidar la red de infraestructura de puertos y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional	Garantizar la seguridad jurídica, crecimiento y desarrollo sostenible de los puertos
Transporte Marítimo	Estrategia a corto plazo: Medidas para la flota nacional en condiciones de competitividad	Falta de nodos intermodales que permitan conectar a un menor costo el transporte marítimo y ferroviario	Fomentar el cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, como vía alterna para el tránsito de mercancías.	Incrementar la cooperación internacional en la materia	Mejorar el sistema de investigación de accidentes marítimos. Condiciones óptimas en los señalamientos marítimos
Educación Náutica	Inducir al país en encadenamientos productivos y de servicios	Desarrollo planificado del transporte multimodal.	Potenciar los puertos como nodos logísticos para crear un sistema integrado de transporte multimodal, mediante el desarrollo de plataformas tecnológicas	Fomentar la educación náutica	
Capitanías de Puerto	Alcanzar la excelencia académica, apoyándose con el material y equipo didáctico de tecnología de punta	Mantener los apoyos al Sistema de Educación Náutica para la formación y titulación de los profesionales de mar que requiere la Marina Mercante.	Desarrollo del sector náutico mediante la educación náutica	Fortalecer la infraestructura, equipamiento y tecnologías de la información.	Impulsar el servicio de dragado.
Servicio de Dragado					
Construcción Naval					Impulsar la industria de la Construcción Naval

Fuente: Elaboración propia, información extraída de los Programas Sectoriales de la SCT 2001 – 2006, 2007 – 2012, 2013 – 2018, 2020-2024 y Programa Sectorial de la SEMAR 2020 – 2024.

Es de observarse que durante el periodo de gobierno del Presidente Felipe Calderón Hinojosa, dentro del PND de ese periodo se contempla una proyección de sus políticas al 2030, mostrando de esta forma que se tenía una visión de crecimiento hacia el 2030 en cada uno de los sectores de gobierno, situación que no se pudo concluir debido al cambio de visión política por cambio de gobierno, por lo que se considera por parte de este autor a las políticas establecidas en cada PND como políticas de gobierno, en lugar de políticas de estado, ya que su logro o consecución no va más allá del periodo del gobierno en turno, siendo necesario el establecimiento de políticas de Estado ya que estas son a largo plazo de carácter transexenal, a fin de darle seguimiento a los objetivos establecidos.

Es conveniente señalar que el Plan Nacional de Desarrollo se encuentra jurídicamente sustentado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en los artículos 25 y 26 de citado precepto legal (CPEUM, 2021), donde el primero menciona que al Estado le corresponde la rectoría del desarrollo integral de la nación, al tener la obligación de elaborar un plan nacional de desarrollo con el objeto de velar por la estabilidad de sus finanzas públicas, en el que planea, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, a través de la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de las libertades que otorga la Constitución, con la responsabilidad social adecuada de los sectores público, social y privado, sin menoscabo de las demás actividades enfocadas al desarrollo de la nación.

En el mismo sentido y en concordancia con este artículo, el artículo 26 señala que el sistema de planeación del país debe de ser democrática, con solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad para su crecimiento, y que esta a su vez permita la independencia y democratización política, social y cultural de la nación, de igual forma que los programas de las dependencias que conforman la Administración Pública Federal deberán de sujetarse a lo establecido en el plan nacional de desarrollo, y que estos a su vez deben de considerarla continuidad y adaptaciones necesarias de la política nacional para su desarrollo industrial, tomando en consideración las vertientes sectoriales y regionales que existan, es decir, los programas elaborados por las entidades que conforman la Administración Pública Federal deben de estar enfocadas a la consecución de cada una de las políticas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo de acuerdo al marco de su competencia, por lo que para el logro de lo anteriormente descrito estas entidades y dependencias a su vez deberán de elaborar cada una sus Programas Sectoriales o Programas Institucionales según les corresponda, dentro de las cuales estas establecen los objetivos a alcanzar, así como los ejes o líneas de acción a seguir para el

logro de los objetivos señalados en citados programas, a fin de cumplir con las políticas establecidas en cada Plan Nacional de Desarrollo.

Por tal motivo, es posible argumentar que México dentro del ámbito marítimo establece políticas emergentes o temporales a seis años y que solo atacan problemas de facto que ocurren en el momento, no contando con los elementos para el establecer una política permanente en este sentido que permita definir y reconocer los intereses marítimos del país y que a su vez estos proyecten cual sería la visión que como Estado pretende México alcanzar de manera tanto nacional como internacional, un ejemplo de lo mencionado en este párrafo se puede observar en el siguiente cuadro comparativo, donde se refleja los ejes o líneas de acción que la SICT, antes SCT, establecidos a través de su programa sectorial, durante los sexenios anteriores en relación a los establecidos por la SEMAR en el presente sexenio en el ejercicio de sus atribuciones como Autoridad Marítima Nacional y aquellas que la legislación nacional le confieren.

La Política Nacional Marítima en América Latina y la Unión Europea

Como se ha mencionado, el establecimiento de una Política en materia marítima es de vital importancia para cualquier Estado, ya que en ella se muestran los intereses marítimos de estos y los medios por los cuales se deben alcanzar, tal y como se muestra en el siguiente cuadro comparativo de algunos países pertenecientes a Latinoamérica, así como también los que integran a la Unión Europea.

En la siguiente tabla (Tabla Núm. 2), se muestra de una manera clara que la identificación de los intereses marítimos por parte de un Estado, coadyuva al crecimiento, desarrollo y fortalecimiento del mismo, siempre y cuando este tenga bien definido cual es la visión que a futuro pretende llegar, tal y como se puede observar en el caso de la República del Perú siendo un Estado con una política marítima muy reciente en diciembre de 2019 ya cuenta con las políticas y programas establecidos con una proyección a 2030, otro ejemplo se tiene también el caso de la República de Brasil, en donde se puede observar que es el Estado con la Política Marítima de mayor tiempo en América Latina al existir desde 1994 y que a partir del 2021 se iniciaron los talleres y mesas de trabajo para su actualización derivado de la actual dinámica existente en el ambiente marítimo, o en su defecto así como las establecidas por la República de Panamá que se tiene referencia que fueron implementadas desde el año de 2008.

Es de mencionarse que en el caso de los países europeos estos también cuentan con sus políticas claras y definidas de una forma integradora, y aplicables de manera general a todos los países que conforman la Unión Europea. Es importante sobresaltar que, cualquiera que sea el nombre con el cual establezcan sus políticas, ya sean estados pertenecientes a Latinoamérica o a la Unión Europea o de cualquier otra parte del mundo, tienen una visión sobre a donde quieren estos llegar en función de sus intereses marítimos que estos pretenden alcanzar ya sea en el corto, mediano y largo plazo.

Tabla Núm. 2

Políticas Marítimas de América Latina y la Unión Europea

Síntesis		Contenido		
República de Chile ¹	Políticas Permanentes de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante	29/junio/2019	La consolidación de la gobernanza internacional de los océanos, situando al mar chileno en lugar preponderante que le corresponde, poniendo en relieve la conservación y uso sostenible del mar y sus recursos, el combate a la pesca ilegal, a la contaminación marina y a los efectos del cambio climático en el océano.	<ul style="list-style-type: none"> I. Misión y visión de la D.G.T.M.yM.M. II. Políticas como ente de la Administración Marítima Nacional III. Objetivos por ámbito de acción y sus políticas <ul style="list-style-type: none"> A. Mando y Control Marítimo B. Seguridad Marítima C. Protección de la Vida Humana en la Mar D. Policía Marítima E. Protección del medio ambiente acuático, respuesta a la contaminación y cambio climático. F. Servicios a los usuarios-marítimos G. Representación Marítima H. Fomento de los intereses-marítimos

1 Armada de Chile, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante "Políticas Permanentes de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante", Valparaíso, Chile. -26 w junio de 2019.

República de Panamá ²	Estrategia Marítima Nacional	18/sept/2008	Conjunto de políticas, planes, programas y directrices aprobados para promover el desarrollo del sector marítimo e impulsar la consolidación de una oferta de servicios y una cadena de suministros y brindar soluciones integrales que impulsen armónicamente el desarrollo socioeconómico del transporte entre otros sectores marítimos.	Reformulación de la Política Marítima Panameña Visión, misión y valores de la estrategia marítima panameña Objetivos estratégicos de la Estrategia Marítima Panameña
República de Brasil ³	Política Marítima Nacional (PMN)	11/10/1994 Nota: 22/01/2021 se establece el Grupo de Trabajo Interministerial para reformular la PMN ⁴	Orientar el desarrollo de las actividades marítimas del país, de una forma integral y armónica, observando una utilización efectiva, racional y plena de los mares y costas interiores de acuerdo con los intereses nacionales.	Factores Condicionantes Objetivos Lista de acciones específicas a realizar por cada ministerio de Estado: Ministerio de Marina, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Transportes. Ministerio de agricultura, de abastecimiento y de reforma agraria, Ministerio de Educación y Deporte, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Industria, comercio y turismo, Ministerio de minas y energía, Ministerio de Integración regional, Ministerio de Justicia, Ministerio Ciencia y Tecnología, Ministerio de medio ambiente y la Amazonia, Secretaría de Planeamiento, Ordenamiento y Coordinación de la Presidencia, Secretaría de Asuntos Estratégicos, y Secretaría de Administración Federal.

2 Gaceta Oficial Digital No. 26319, República de Panamá, Autoridad Marítima de Panamá “Resolución JD N°055-2008 del 18 de septiembre de 2018 EStrategia Marítima Nacional” publicado el 08 de julio de 2009.

3 Presidencia de la República, Subjefe de Asuntos Jurídicos de la Casa Civil “Decreto N°1.265. de 11 de Octubre de 1994 se aprueba la Política Marítima Nacional (PMN)”, recuperado de www.planalto.gov.br/CcIVIL_03/decreto/1990-1994/D1265.htm, el 14 de octubre de 2021.

4 Presidencia de la República, Secretaria General, Subjefe de Asuntos Jurídicos “Decreto N° 10.607 de 22 de enero de 2021 Establece el Grupo de Trabajo Interministerial para reformular la Política Marítima Nacional” recuperado de www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2021/decreto/D10607.htm el 14 de octubre de 2021

República de Colombia ⁵	Política Nacional de los Océanos y de los Espacios Costeros	Septiembre/2018	Es una carta de navegación que permite al país direccionar y promover sus intereses marítimos, generando un espacio que busca reconocer las distintas acciones de todos los sectores de Gobierno y de la sociedad, en procura del reconocimiento del mar, las costas y regiones insulares como parte constitutiva del Estado colombiano	<p>Importancia de una Política de los Océanos Contexto en materia de desarrollo marítimo Visión del Estado Colombia: Potencia Media Oceánica</p> <p>Principios orientadores de las políticas Objetivos</p> <p>Áreas temáticas</p> <p>Seguimiento y Evaluación.</p>
República de Perú ⁶	Política Nacional Marítima 2019 –2030	23/dic/2019	Armonizar las políticas vinculadas con las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo del territorio nacional y así fortalecer y optimizar de manera sostenible el uso de los espacios marítimos y la explotación de los recursos naturales	<p>Antecedentes (Presentación, Base Legal, Metodología, Diagnóstico y Políticas relacionadas)</p> <p>Objetivos prioritarios y lineamientos Provisión de servicios y estándares Seguimiento y evaluación</p>
República de Ecuador ⁷	Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras	20/oct/2014	Establecer el ordenamiento territorial oceánico y marino costero para articular las diversas intervenciones humanas de manera coherente, complementaria y sostenible	<p>Conservar el patrimonio natural y cultural, los ecosistemas y la diversidad biológica de la zona marina y costera</p> <p>Prevenir, controlar y mitigar la contaminación de los espacios marinos</p> <p>Desarrollar y fomentar la investigación científica y la innovación tecnológica. Fomentar las actividades productivas Fomentar un sistema integral logístico, de comercialización y de transporte marítimo Promover la inserción estratégica del Ecuador en el Océano Pacífico y la Antártida Garantizar la soberanía, los derechos soberanos y la seguridad nacional en la mar Reducir la vulnerabilidad y mejorar la adaptación de poblaciones y ecosistemas ante el cambio climático.</p>

5 Vicepresidencia , Comisión Colombiana del Océano “Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC)” Bogotá, D.C. Colombia publicado en Septiembre de 2018

6 residencia de la República “Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030, Decreto Supremo N° 012- 2019 DE EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA” El Peruano el 23 de diciembre de 2019 pag. 10-73

7 sesor de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana

				Establecer el ordenamiento territorial oceánico y marino costero.
Unión Europea ⁸	La Política Marítima Integrada de la Unión Europea	Septiembre/2021	Marco político destinado a fomentar el desarrollo sostenible de todas las actividades marítimas y de las regiones costeras mejorando las políticas de que afectan los océanos, los mares, las islas, las regiones costeras y ultraperiféricas y los sectores marítimos desarrollando instrumentos transversales, mediante el establecimiento de objetivos y ámbitos de aplicación.	<ul style="list-style-type: none"> - Maximizar el uso sostenible de los mares y océanos - Crear una base de conocimientos e innovación para la política marina. - Mejorar la calidad de vida de las regiones costeras fomentando el turismo costero y marítimo. - Promover el liderazgo de la Unión en los asuntos marítimos internacionales. - Aumentar la visibilidad de la Europa marítima mediante la aplicación de la Política Europea del Mar.

Fuente: Elaboración propia, información extraída de Políticas Marítimas Nacionales establecidas en otros Estados

La Política Marítima de México

Tomando como referencia lo anteriormente expuesto en cuanto a las definiciones de políticas públicas e intereses marítimos, y habiendo dejado en claro el vínculo que guardan los intereses públicos con los intereses marítimos, es factible poder establecer una definición de lo que se podría considerar como una Política Nacional en materia Marítima, en donde se define a la política Nacional en materia Marítima como las acciones realizadas mediante el establecimiento de objetivos en el corto, mediano y en el largo plazo por el Estado mexicano para la consecución de los intereses marítimos del país, con el fin de alcanzar su máximo potencial en el desarrollo y crecimiento marítimo.

⁸ “Avance en la Política Oceánica Nacional del Ecuador.

⁸ Fichas técnicas sobre la Unión Europea – 2021 “La Política Marítima Integrada de la Unión Europea” recuperado de www.europarl.europa.eu/factsheets/es

De tal manera que es conveniente mencionar, que en diversas etapas de la historia de México y a través de los diferentes gobiernos que han existido, se han realizado intentos de establecer políticas relacionadas con el desarrollo marítimo o con la intención de darle la importancia debida al mar y todo lo que este implica, tomando en consideración la riqueza y beneficios que este da al País, así como por la misma posición geográfica que guarda.

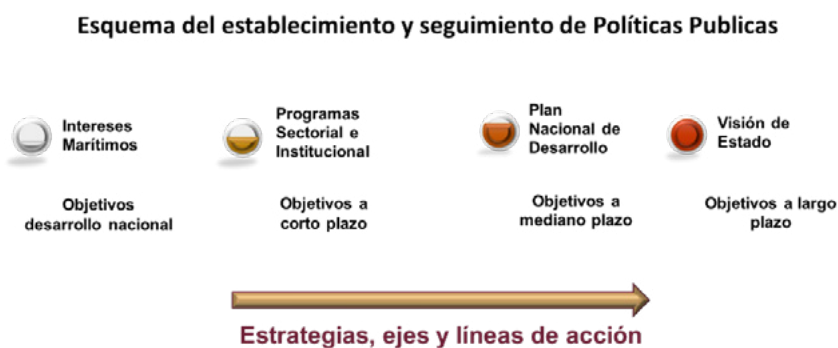
Algunos ejemplos de estas políticas son la denominada «Marcha al Mar» impulsada por el entonces Presidente de la República Adolfo Ruiz Cortines en mayo de 1953, en la que pretendía llevar a las zonas costeras los excedentes de la población del altiplano, lograr un mayor aprovechamiento y desarrollo de los recursos marítimos, y por consiguiente de manera adicional sanear las costas, el desarrollo de una política de mejoramiento portuario tendiente a aumentar la eficacia de los puertos, instalación de plantas de recuperación y astilleros, actualización de las disposiciones legales en materia marítima pro anticuadas y deficientes, establecimiento de créditos marítimos para la iniciativa privada, creación del Instituto Nacional de Pesca y una Comisión de Programa Marítimo con la finalidad de supervisar y dar seguimiento al cumplimiento de este, todo esto bajo el amparo de la Secretaría de Marina y otras dependencias de gobierno.

Otro ejemplo palpable en el que México buscado el de establecer políticas para el fortalecimiento y desarrollo en materia marítima ha sido a través de los Planes Nacionales de Desarrollo y sus programas derivados, de acuerdo a como lo establece nuestra Carta Magna en sus artículos 25 y 26 previamente ya explicados con base a los requisitos que estos establecen, cabe mencionar que, en el caso de estas solo han sido acciones o estrategias de carácter emergente o de corto plazo, ya que si bien es cierto han tenido sus aciertos al cumplir su cometido de manera más o menos parcial tal y como lo menciona Vargas Suarez(2021), ya que hoy en día nuestro país cuenta con la infraestructura marítima y portuaria que le ha permitido estar conectado con el resto de los países, teniendo esta una evolución incipiente en relación a los requerimientos que se presentan en el día a día, actualización y modernización de los puertos de acuerdo a los requerimientos de profundidad por embarcaciones de grandes calados, posicionamiento del país en cuanto al desarrollo del turismo náutico, así como de la industria pesquera bajo los conceptos de sustentabilidad promovidos por la FAO, entre otras acciones realizadas a través de las diversas estrategias y ejes de acción establecidos en dichos Planes Nacionales de Desarrollo, sin embargo, no son suficientes, por lo que la continuidad de los mismos no existió cuando sucedió un cambio de gobierno, por lo que en la mayoría de las ocasiones se ven interrumpidos.

Lo anterior es derivado de que el Estado mexicano a pesar de los diversos intentos que ha realizado no ha definido en forma clara cual es la proyección que este quiere tener en un futuro con el fin de alcanzar y explotar su máximo potencial en su crecimiento como país en materia marítima, es por tal motivo que tampoco todavía no reconoce y establece cuales son sus intereses marítimos que debe de seguir y de esa forma establecer sus objetivos a alcanzar, tanto en el corto, mediano y como en el largo plazo, tomando en cuenta que es la hora en que no cuenta con una Política Marítima Nacional que trascienda a través de diversos periodos de gobierno, como sucede en algunos países de América Latina y de la Unión Europea como anteriormente se expuso.

Bajo el actual contexto en el que México se encuentra, y derivado de las diversas reformas que se han realizado, se busca que a través de la Secretaría de Marina se fortalezca el ejercicio de las atribuciones de la Autoridad Marítima Nacional, Autoridad Portuaria y la Autoridad en materia de Marina Mercante, siendo por tal motivo que esta dependencia al ser una institución de carácter permanente, tiene la responsabilidad, el compromiso y a su vez el reto de impulsar y promover la creación y establecimiento de una Política Nacional en materia Marítima, partiendo del hecho de que a su vez citada responsabilidad se tiene contraída también con la Organización Marítima Internacional, ya que es obligación de los Estados que forman parte, el de establecer una Política de Transporte Marítimo Nacional, instrumento que todavía no se cuenta en el país.

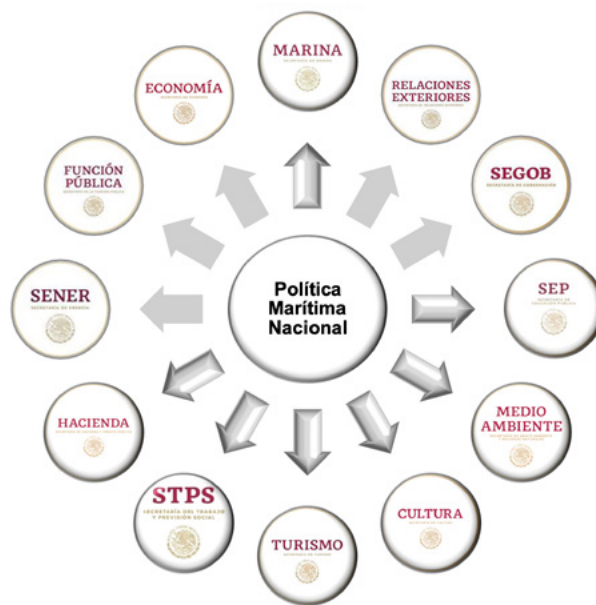
Por lo tanto, en este sentido bajo el siguiente esquema se plantea el camino o la ruta que el Estado Mexicano debe de seguir para que con una visión de estado proyectada a un lapso no mayor a 30 años este se impulse dentro del desarrollo del ámbito marítimo.



Fuente: Elaboración propia, en base a la información por Valdés Cerda, (2021)

Por consecuencia, se considera que, tomando como base lo anteriormente explicado durante el desarrollo del presente artículo, así como del análisis de las diferentes políticas en materia marítima que se han establecido en los diferentes países, en consecuencia, es de mencionarse que hoy por hoy la SEMAR enfoca sus esfuerzos en la elaboración y establecimiento de una Estrategia Marítima Nacional, a través de la Unidad de Planeación y Coordinación Estratégica (UNIPLACE), encaminada a fortalecer el Poder Marítimo de Nacional en las ZMM, aguas interiores, así como las costas, puertos y recintos portuarios, tomando en consideración los intereses marítimos que el Estado mexicano tiene en función a sus premisas y necesidades, no obstante no deja de ser apremiante que el Estado Mexicano por conducto de la SEMAR establezca las líneas de acción a seguir para el establecimiento de una Política Nacional en materia Marítima que trascienda y proyecte el desarrollo y crecimiento del país aprovechando los recursos con que este cuenta, mediante la integración, en términos del artículo 21 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de una Comisión Intersecretarial precedida por la SEMAR con representantes de las diferentes dependencias que conforman la Administración Pública Federal de acuerdo en el ámbito de sus atribuciones conferidas.

Grupo coordinado por interdependencias para la elaboración de una Política Marítima Nacional



Fuente: Elaboración propia, información recabada de la vinculación de las atribuciones en materia marítima de las dependencias de la APF en términos de la LOAPF vigente.

Es de señalarse que lo anterior es solo enunciativo, más no limitativo, ya que existe la posibilidad de que pudieran intervenir otros actores más en el desarrollo de una Política de Educación Marítima Nacional.

De igual forma las dependencias de la APF que integren esta Comisión Intersecretarial o Grupo Coordinado deberán de estar relacionadas o involucradas en temas y áreas de interés público dentro del ámbito marítimo, tales como: el desarrollo y crecimiento de instalaciones portuarias eficientes y de vanguardia conforme a los cambios que constantemente se presentan; la protección, el fomento y el desarrollo del transporte marítimo; el apoyo a la Industria de la Construcción Naval; el fomento y desarrollo de la Educación Marítima; el impulso al desarrollo de la Marina Mercante, a los Sectores Pesqueros y el Náutico Turístico, a fin de establecer las líneas necesarias para la facilitación de las actividades de estos sectores; prevención de la contaminación del medio ambiente marino y de la contaminación atmosférica; administración y protección de las zonas marinas mexicanas en defensa de su soberanía y de los intereses soberanos que en ellos existen; y el establecimiento de incentivos, estímulos o subsidios fiscales, para aquellas empresas en la realización de las actividades relacionadas al comercio y transporte marítimo, la pesca y las del sector turístico.

Es por tal motivo que citado Comité tendrá los siguientes objetivos:

- a. Establecer la Visión del Estado mexicano en materia marítima, que proyecte los objetivos a alcanzar para el desarrollo y crecimiento de este.
- b. Definir los intereses públicos dentro del ámbito marítimo, tomando como base los temas previamente mencionados.
- c. Establecer los objetivos a alcanzar en el corto, mediano y largo plazo, necesarios para el logro de la visión de estado establecida, mismos que se señalarán a través de los Planes Nacionales de Desarrollo del país; así como su seguimiento.
- d. Elaborar los diferentes programas y proyectos de inversión necesarios para el cumplimiento de los objetivos establecidos.
- e. Diseñar y presentar la propuesta integral de la Política Marítima Nacional a seguir para el desarrollo y crecimiento del país dentro del ámbito marítimo y portuario, junto con los programas y proyectos de inversión que deriven de ella para su consecución.

Una vez que se implemente la Política Marítima Nacional, es necesario dar seguimiento al cumplimiento de esta mediante los diferentes mecanismos de evaluación, supervisión y corrección de las diferentes políticas de gobierno establecidas dentro del Plan Nacional de Desarrollo, así como de las líneas

de acción establecidas en los Programas Sectoriales de cada dependencia de la APF relacionada, y de los programas y proyectos elaborados para el logro de estos.

Es importante mencionar que los planteamientos previamente expuestos en el párrafo que antecede son de acuerdo con las consideraciones realizadas con base a los análisis y estudios efectuados.

En conclusión, se puede observar que el desarrollo marítimo de un país se lleva a cabo a través de la aplicación, seguimiento, análisis y evaluación de su Política Marítima establecida, con una proyección a largo plazo que tenga como finalidad alcanzar los objetivos establecidos y por consiguiente el logro de los intereses marítimos del mismo.

Que los intereses marítimos forman parte de los intereses públicos de un país y que para el caso de México es altamente preponderante el definir y establecer cuáles son los intereses en materia marítima que pretende alcanzar, mismos que deben estar estrechamente relacionados con los intereses sociales y económicos que estos conllevan.

Que los planes nacionales de desarrollo no han establecido políticas de Estado definidas, ya que por su misma naturaleza de ejecución son políticas efímeras y que solo presentan soluciones emergentes a situaciones actuales del momento, no existiendo así un seguimiento adecuado que trascienda más allá de un periodo presidencial.

Es de plena urgencia que el Estado Mexicano defina cuál es su visión en el largo plazo como Estado Ribereño bioceánico, ya que la ubicación geográfica de México y las grandes extensiones de litoral y costa que lo conforman, le ofrecen todo lo necesario para un gran desarrollo y crecimiento, teniendo la oportunidad para que a través de la Secretaría de Marina este se consolide como potencia en el desarrollo marítimo.

Bibliografía

- Armada de Chile, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. (26 de Junio de 2019). Armada de Chile. Obtenido de Armada de Chile.
- Asesor de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. (s.f.). República de Ecuador. Obtenido de República de Ecuador.
- Autoridad Marítima Nacional, República de Panamá. (08 de julio de 2009). Gaceta Oficial.
- Obtenido de Gaceta Oficial.
- Comisión Colombiano del Océano. (septiembre de 2018). Vicepresidencia. Obtenido de Vicepresidencia.
- Congreso de la Unión. (2021). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ciudad de México: Secretaría de Gobernación, Diario Oficial de la Federación.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (28 de 05 de 2021). Diario Oficial de la Federación. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Ciudad de México, México: Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. Obtenido de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>
- Diccionario panhispánico del español jurídico. (2022). Real Academia Española. Obtenido de Real Academia Española: <https://dpej.rae.es/lema/inter%C3%A9s-p%C3%BAblico>
- DOF. (20 de Diciembre de 2020). 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. Diario Oficial de la Federación.
- Enciclopedia Jurídica. (2020). Enciclopedia-Jurídica. Obtenido de Enciclopedia-Jurídica: <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/interes-publico/interes-publico.htm>
- Honorable Congreso de la Unión. (2021). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Ciudad de México: Secretaría de Gobernación, Diario Oficial de la Federación.
- Huerta Ochoa C. (21 de 11 de 2021). *archivos.juridicas.unam*. Obtenido de *archivos.juridicas.unam*: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/5/2375/8.pdf>
- Meny, Y., & Thoneig, J.-C. (1992). *Redalyc.org*. Obtenido de *Redalyc.org*: <https://www.redalyc.org/pdf/403/40354944011.pdf>
- Merino, M. (2013). *WordPress*. Obtenido de *WordPress*: <https://marcelagonzalezduarte.files.wordpress.com/2018/01/merino-mauricio-politicas-publicas-2013.pdf>
- Presidencia de la República de Brasil. (11 de octubre de 1994). Presidencia de la República de Brasil. Obtenido de www.planalto.gov.br/CclVIL03/decreto/1990-1994/D1265.htm

- Presidencia de la República de Brasil. (22 de enero de 2021). Presidencia de la República de Brasil. Obtenido de Presidencia de la República de Brasil: www.planalto.gov.br/ccivill03/ato2019-2022/decreto/D10607.html
- Presidencia de la República de Perú. (23 de diciembre de 2019). El Peruano. Obtenido de El Peruano.
- Roth Deubel, A.-N. (Septiembre de 2002). WordPress . Obtenido de WordPress : https://polpublicas.files.wordpress.com/2016/08/roth_andre-politicas-publicas-libro-completo.pdf
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes . (2013). Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2013 - 2018. Ciudad de México: SCT.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2001). Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2001-2006. Ciudad de México: S.C.T.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2007). Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2007-2012. Ciudad de México: SCT.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2020). Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2020-2024. Ciudad de México: SCT.
- Secretaría de Marina. (2020). Programa Sectorial de la Secretaría de Marina 2020-2024. Ciudad de México: SEMAR.
- Thayer Mahan, A. (2000). Influencia del Poder Naval en la historia. Valparaíso, Chile: Academia de Guerra Naval.
- Unión Europea. (2021). Europarl. Obtenido de Europarl: www.europarl.europa
- Valdés Cerda, R. E. (2021). Propuesta de una Política Nacional de Transporte Marítimo.
- Centro de Estudios Superiores Navales, 42(3), 12-13. Recuperado el 25 de 11 de 2021
- Vargas Suarez, R. A. (2021). Hacia una política nacional emergente de desarrollo marítimo. Centro de Estudios Superiores Navales, 24.

La Revista del Centro de Estudios Superiores Navales es una publicación de tipo académica que tiene como objetivo ser un foro abierto en el cual los miembros de la Armada de México y el personal civil interesados puedan expresar sus ideas sobre temas de Seguridad Nacional y afines al ámbito marítimo.

Está dirigida a la comunidad académica, científica y/o de investigación interesada en temas relacionados con la seguridad nacional, la política, la estrategia, el ámbito marítimo, la ciencia, la tecnología, y la historia y cultura navales.

INDEXADA EN LATINDEX Y CLASE

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).

PRESENTACIÓN DE ESCRITOS

Los trabajos que se remitan para su publicación deberán ser originales, inéditos y no estar postulados de forma simultánea para su publicación en otras revistas u órganos editoriales o en línea, además de que los autores asumen la responsabilidad si se detecta falsificación de datos o falta de autenticidad en la investigación.

Cada artículo tendrá una extensión mínima de 10 cuartillas y una máxima de 20, incluidas las referencias, notas, cuadros y figuras. Los documentos deberán enviarse en Microsoft Word, escrito a espacio y medio entre líneas, con letra Arial a 12 puntos.

El margen izquierdo será de 2.5 cm. y el derecho, de 3 cm.

Presentará numeración ininterrumpida.

En caso de contar con material fotográfico, enviarlo en una carpeta aparte (en formato JPEG), con su respectivo pie de foto, con un mínimo de resolución de 300 dpi y un mínimo de tamaño de 800 x 600 píxeles.

DATOS DEL AUTOR

La primera hoja del artículo habrá de incluir título (que no debe exceder de 10 palabras) y nombre del autor (o autores), así como sus datos personales, a saber:

- a) Título académico y universidad donde lo obtuvieron;
- b) Institución donde laboran;
- c) Breve currículum;
- d) Dirección completa a la que se les enviará correspondencia;
- e) Temas de especialización;
- f) Número telefónico;
- g) Correo electrónico;
- h) Una breve declaración que indique que el artículo es original (exigencia de originalidad) y que no ha sido publicado y no está siendo considerado en ningún otro lugar.

Estos datos son indispensables para la revisión de los artículos.

No se aceptarán epígrafes ni dedicatorias.

SOBRE EL SISTEMA DE CITA

Sistema de citas APA (American Psychological Association). Con la finalidad de impedir el plagio y la copia indiscriminada del contenido de otros textos, el autor citará correctamente las fuentes empleadas en su trabajo, proponiéndose el empleo del modelo diseñado por la Asociación Americana de Psicología (APA).

Los editores se reservan el derecho de hacer las modificaciones de estilo que juzguen pertinentes.

TIPO DE ARTÍCULOS

Podrán presentarse artículos cuyo texto sea en idioma español y dentro de las categorías y estructuras siguientes:

Artículo Académico o Científico	Artículo No Académico o Tipo Ensayo
Título	Título
Resumen	Resumen
Abstract	Abstract
Palabras clave	Palabras clave
Introducción	Introducción
Materiales y Métodos	Análisis o discusión
Resultados	Conclusión
Discusión	Fuentes consultadas
Conclusiones	

Para consultar los criterios editoriales en su versión completa podrá acceder a la página http://www.cesnav.uninav.edu.mx/revista_conte.html

PROCESO DE DICTAMINACIÓN

Todos los trabajos se someten a dos etapas de dictaminación:

- Una primera lectura por parte del Consejo Editorial, con el objetivo de verificar si cubre los requisitos del perfil de la revista.
- En caso de ser aceptado, este organismo es quien propone dos dictaminadores especialistas en el tema a quienes será enviado para su arbitraje académico (de revisión por pares).
- Durante todo el proceso se conservará el anonimato tanto de los dictaminadores como de los autores.
- En el caso de discrepancia entre aceptado y rechazado, el texto será enviado a un tercer dictaminador, cuya decisión definirá su estatus de publicación; en este caso. El dictamen final es inapelable.

PERFIL DEL ÁRBITRO

El proceso editorial de la Revista del CESNAV, establece la obligatoriedad de arbitrar los artículos que sean considerados para su publicación. De acuerdo a lo anterior, se considera como árbitro al especialista cuyo perfil profesional le permita revisar la calidad y originalidad del texto referido, para después emitir sus recomendaciones al autor.

Cabe destacar que los árbitros deben contar con una trayectoria de reconocida capacidad profesional y ética; deben ser académicos o investigadores y garantizar la confidencialidad del proceso de revisión.

CESIÓN DE DERECHOS

Él o los autores conceden el permiso para que su material se difunda en la Revista del CESNAV, medios magnéticos y electrónicos. Los derechos patrimoniales de los artículos publicados son cedidos al Centro de Estudios Superiores Navales, tras la aceptación académica y editorial del original para que este se publique y distribuya tanto en versión impresa como electrónica. Él o los autores conservan sus derechos morales conforme lo establece la ley.

CONTACTO

Vicealmirante Prócoro Juan Trinidad García Figueroa, Director.
Teniente de Navío Alberto Medina Angeles, Editor.

Correo: cesnav.difusion@semar.gob.mx
Tel: 56 08 08 47 ext. 8019.

VERSIÓN ELECTRÓNICA

https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/revista_conte.html

EDITORIAL POLICY

The Magazine of the Centro de Estudios Superiores Navales is an academic publication whose objective is to be an open forum in which the Mexican Navy members and interested civilians can express their ideas on National Security Topics and topics related to the maritime environment.

It is addressed to the academic, scientific and research community interested in topics related to national security, politics, strategy, maritime domain, science, technology, and naval and cultural history.

INDEXED IN LATINDEX AND CLASE

The magazine of the Centro de Estudios Superiores Navales is indexed in the Regional System for Online Information for Scientific Magazines from Latin America, the Caribbean, Spain and Portugal (LATINDEX), as well as in the Database of Social Sciences and Humanities Magazines (CLASE).

PRESENTATION OF WRITINGS

Writings that are submitted for their publication must be original, unpublished and not being proposed simultaneously for its publication in other magazines or editorial bodies or online. Authors assume the responsibility if any sign of data counterfeit or lack of authenticity in the research is detected.

Each article will be at least 10 pages long and a maximum of 20, including references, notes, figures and charts. Documents must be sent in a Microsoft Word file, 1 ½ space between lines, Arial font, size 12.

Left margin of 2.5 cm and right of 3 cm.

Continuous numbering is needed.

For photographical material, it must be sent in a separate folder (JPEG format), with photo caption with a minimum resolution of 300 dpi and a minimum size of 800 x 600 pixels.

AUTHOR DETAILS

The first page of the article must include a title (it must not exceed more than 10 words) and name of the author (authors), as well as personal details, for instance:

- a) Academic Title and university where it was obtained;
- b) Institution where he/she works;
- c) Brief curriculum;
- d) Full address where mail will be sent;
- e) Specialization topics;
- f) Phone number;
- g) E-mail address;
- h) A brief statement that states that the article is original (requirement of originality) and it has not been published nor being considered in any other place.

This data is essential for the review of articles.
Synopsis and inscriptions will not be accepted.

ABOUT THE CITATION SYSTEM

APA citation system (American Psychological Association). The author will cite correctly the sources used in his/her work with the purpose to use the designed model by the American Psychological Association (APA), aimed at preventing plagiarism and indiscriminate copying of the content of other texts.

Editors reserve the right to do style corrections to be considered appropriate.

TYPE OF ARTICLES

Articles written in Spanish and in accordance with the following categories and structures can be submitted:

Academic or Scientific Article	Non-Academic Article or Essay Type
Title	Title
Abstract	Abstract
Key words	Key words
Introduction	Introduction
Material and Methods	Analysis or discussion

Results	Conclusions
Discussion	Sources consulted
Conclusions	

To verify the editorial concept in its full version, you can access http://www.cesnav.edu.mx/revista_conte.html

EVALUATION PROCESS

All work is subject to two stages of evaluation:

- A first reading by the Editorial Board, to verify if it covers the magazine profile requisites.
- If accepted, this body proposes two topic-specialist arbitrators who will do the academic arbitration (peer review).
- During all the process, anonymity of the arbitrators and authors will be kept.
- In the event of discrepancy if accepted or rejected, the text will be sent to a third arbitrator, whose decision will define its publication status; in this case, the final judgment is indisputable.

ARBITRATOR'S PROFILE

The editorial process of the CESNAV Magazine establishes the obligation to arbitrate the articles that are considered for publication. According to the foregoing, the specialist whose professional profile will allow him to review the quality and originality of the referenced text is considered as an arbitrator, and then issue his recommendations to the author.

It is worth to stand out that the arbitrators must have solid tradition of professional and ethical capability; they should be scholars or researchers and must guarantee the confidentiality of the review process.

TRANSFER OF RIGHTS

The author(s) grant permission for their material to be published in CESNAV's magazine, in magnetic and electronic means. The property rights of the published articles are conferred to the Centro de Estudios Superiores Navales, after the academic and original editorial acceptance for its publication

and distribution both in printed and electronic version. The author(s) retain their moral rights in accordance with the law.

POINT OF CONTACT

Vicealmirante Prócoro Juan Trinidad García Figuero, Director.

Teniente de Navío Alberto Medina Angeles, Editor.

Mail: *cesnav.difusion@semar.gob.mx*

Tel: 56 08 08 47 ext. 8019.

ELECTRONIC VERSIÓN

https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/revista_conte.html