

II

México y el mar

Geopolítica de las Áreas Estratégicas del Entorno Marítimo

Secretaría de Marina-Armada de México
Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México
(ININVESTAM)

Secretario de Marina
Almirante José Rafael Ojeda Durán.

Oficial Mayor
Almirante César Carlos Preciado Velázquez.

Rector de la Universidad Naval
Vicealmirante Carlos Jiménez Leal.

Director del CESNAV
Vicealmirante José Héctor Orozco Tocaven.

Director del ININVESTAM
Contralmirante Salvador López Cruz.

Coordinador editorial
Capitán de Navío Víctor Gonzalo López Ramírez.
Capitán de Fragata Rocío Iglesias Avilés.

Edición de contenido
Capitán de Navío Daniel Durante Nava.
Capitán de Fragata Adonay Sandoval Medina.

Corrección de estilo
Teniente de Navío Alberto Medina Ángeles.

Edición técnica
Teniente de Corbeta José Vidal Ruiz Oble.

“México y el mar: Geopolítica de las Áreas Estratégicas del Entorno Marítimo”
Impreso y hecho en México.
Primera edición, noviembre de 2023.
DR © 2023, Secretaría de Marina-Armada de México.
Heroica Escuela Naval Militar, número 861, Los Cipreses. Alcaldía Coyoacán,
Ciudad de México. C.P. 04830.
DR © 2023, Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.
Calzada de la Virgen número 1800, colonia Ex-ejido de San Pablo Tepetlapa.
Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México.

ISBN: 978-607-8148-39-4

Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electro-óptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México y de la Secretaría de Marina-Armada de México.

La presente obra es producto de investigaciones realizadas por expertos en la materia de que se trata, por lo que el contenido de la presente publicación refleja el punto de vista de los autores, que no necesariamente coincide con el del Alto Mando de la Armada de México, ni del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.

Índice

Introducción.....	5
Prólogo.....	7
Capítulo I EL GOLFO DE CALIFORNIA.....	9
El entorno geográfico del golfo de California.....	11
El golfo de California y la teoría de las zonas de control e influencia.....	35
Mirada Geopolítica sobre los recursos Naturales en el alto golfo de California.....	57
Capítulo II EL ISTMO DE TEHUANTEPEC.....	81
El corredor interoceánico del istmo de Tehuantepec y la apuesta por el desarrollo regional en el sureste de México.....	83
Impacto geopolítico del corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec sobre el comercio marítimo.....	111
La geopolítica del istmo de Tehuantepec y el desarrollo nacional.....	133
Capítulo III EL CARIBE MEXICANO.....	165
El mar caribe: plataforma geopolítica de proyección internacional para México en el Siglo XXI.....	167
Desarrollo de la ingeniería naval en México: Análisis geopolítico e influencia en el caribe.....	185
Belice, un enclave para la proyección de México en el Caribe.....	227
Capítulo IV FRONTERAS MARÍTIMAS.....	269
Fronteras marítimas de México: Geopolítica, retos y oportunidades ante el nuevo orden mundial.....	271
La frontera marítima del golfo de México y la geopolítica de Veracruz.....	299
Análisis Geopolítico de los retos y desafíos a la seguridad en la frontera Marítima del Pacífico mexicano.....	327
Epílogo.....	361
Bibliografía.....	367
Galería de autores.....	399

Introducción

Secretario de Marina

La superficie marítima de México, es extensa; está conformada por el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva; en el primero, se ejerce soberanía absoluta, mientras que en la segunda se ejercen derechos soberanos de explotación, exploración, conservación y administración de los recursos naturales contenidos en la masa de agua, lecho y subsuelo marino.

Ambas representan una superficie de 3 149 920 kilómetros cuadrados, equivalente a una y media veces la superficie del territorio nacional; la extensión litoral del territorio nacional es de 11 122 kilómetros, de los cuales 7 828 kilómetros están en el Océano Pacífico y 3 294 kilómetros en el golfo de México y mar Caribe.

El área marítimo-costera, concentra un gran potencial para generar riqueza derivada de las actividades marítimas que se realizan, además de generar empleos de los que depende el sustento económico de gran parte de los pobladores asentados en los 17 estados costeros del país, lo que confiere una posición geopolítica y geoestratégica importante, privilegiada y delicada, debido a la ubicación en la región y en el mundo, ya que se ubica en la mitad geográfica del continente y en medio de los dos océanos más importantes.

Esto implica la enorme responsabilidad de salvaguardar y proteger a la nación, territorio y recursos, de cualquier tipo de amenaza que atente contra la seguridad nacional; razón por la cual se han identificado espacios en los que interactúan los recursos naturales con la población, generando riqueza que coadyuva con el desarrollo del país; esos espacios, son considerados como: Áreas marítimas estratégicas.

Por lo anterior, la Secretaría de Marina a través de la Universidad Naval y del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México, en esta obra titulada “México y el mar; Geopolítica de las Áreas Estratégicas del Entorno Marítimo”, compila los trabajos de investigación de varios autores, en los que se resaltan la importancia geopolítica y geoestratégica que para nuestro país entrañan las mencionadas áreas, desde la época del México colonial, independiente y hasta nuestros días, en que el nuevo orden mundial obliga a repensar estrategias y tomar las mejores decisiones que beneficien a la economía nacional y por consiguiente, se generen las condiciones que permitan mejorar la calidad de vida de los mexicanos.

La Institución pretende difundir la relación histórico marítima del México actual; a partir del conocimiento de esta gran masa de agua, que incluye una gran superficie insular que es la base de los ecosistemas en los que se produce y alberga la esencia de la vida marítima y terrestre, sobre los cuales se exponen con mayores detalles y precisiones a través de los ensayos contenidos en la presente obra, permitiendo una mejor comprensión del pasado, para actuar en el presente y preparar una noción promisoría del futuro para las generaciones venideras.

No se soslaya el impacto que sobre la economía y poblaciones nacionales está ejerciendo la actual crisis sanitaria a la que se enfrenta todo el planeta. Esto, indudablemente obligará a cambiar políticas, generar acuerdos y tomar decisiones en todos los niveles, con miras a administrar objetivamente los recursos naturales con que cada Estado cuenta, procurado obtener los mejores y mayores beneficios para la sociedad y economía del país.

Es por ello, que el contenido de esta obra, permitirá ampliar el horizonte de conocimientos sobre el cual se deciden una gran parte de las políticas nacionales, con impacto a nivel regional y global.

Prólogo

Jefe del Estado Mayor General de la Armada de México

Dentro de la colección México y el mar, en esta ocasión el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México nos entrega la obra “México y el mar; Geopolítica de las Áreas Estratégicas del Entorno Marítimo”, en ella, se mezclan intereses estratégicos, de seguridad y defensa nacional. Los autores, en esta ocasión desarrollan con profundidad un enfoque geopolítico de cada una de estas áreas estratégicas, no exceptuando que existen otras, pero debido al panorama marítimo actual, priorizaron su investigación a este entorno, el cual es de gran interés para todo mexicano.

El contenido de la obra es sin duda, de gran relevancia ya que actualiza las situaciones existentes en México en estas dos primeras décadas del Siglo XXI, en donde las condiciones geopolíticas varían conforme a los tiempos. Los autores nos permiten concebir los contextos e identificar la relación de los aspectos del Estado y su entorno geográfico, cuyo estudio permite obtener conocimientos y actuar a futuro, identificando áreas de oportunidad, imprescindibles para el crecimiento.

Durante la lectura del primer capítulo podremos encontrar que el presente Siglo nos aproxima a nuevas clarividencias sobre la talasopolítica en el entorno geográfico del Golfo de California, debido a su vasta riqueza natural, en donde la teoría de las zonas de control y de influencia instituyen las ventajas y desventajas con las cuales se habrá de enfrentar el Estado mexicano en el futuro inmediato en el control de agua, gas y petróleo. En el siguiente capítulo los autores nos trasladan a la disertación de la geopolítica del istmo de Tehuantepec en un nuevo contexto internacional donde inciden en una diversificación de opciones de transporte o conexión entre el océano Pacífico y el Atlántico que representan una posibilidad para detonar las capacidades comerciales marítimas que tiene México.

La lectura se vuelve más interesante cuando los autores relatan como con la aplicación de las principales teorías geopolíticas en México, nos permite identificar que el país demanda de manera primordial y precisa del desarrollo de su poderío marítimo, ya que su área de influencia se localiza en el mar Caribe y no en el continente, realizando un análisis crítico. Desde el punto de vista geopolítico los escritores exponen por qué no se ha logrado consolidar el desarrollo marítimo del país, pese a contar con los factores físicos apropiados que de acuerdo con Alfred Mahan, son los indispensables para incentivar el desarrollo marítimo de cualquier Estado.

En este amplio recorrido se finaliza con la importancia de las fronteras marítimas de México, donde son estudiadas geopolíticamente, clarificando sus retos y oportunidades ante el nuevo orden mundial. Sin duda para México es necesario generar una visión geopolítica compatible con nuestro contexto actual, para asegurar la búsqueda de sus propios intereses y reafirmar la estabilidad de Estado.

La compilación e integración de los temas relevantes sobre geopolítica en cada uno de los cuatro capítulos fue producto de un destacado equipo de trabajo, conformado por especialistas e investigadores de la materia, lo cual trae como resultado un excelente libro, útil y claro, sustentado desde un punto de vista geopolítico, del cual hay poca literatura al respecto.

Todos aquellos lectores que estén interesados en cuestiones de México y la geopolítica, sin duda deben leer esta obra, los autores nos hacen un recorrido exhaustivo por todos los temas que deben considerarse en los tiempos que vivimos.

CAPÍTULO
I
EL GOLFO DE
CALIFORNIA

“La Geografía es la ciencia que nos permite saber exactamente cuántos kilómetros de patria debemos amar. Ni uno más ni uno menos”. *Jaume Perich*¹

EL ENTORNO GEOGRÁFICO DEL GOLFO DE CALIFORNIA

DOCTORA
MARÍA DEL PILAR OSTOS CETINA

Una mirada histórico-geográfica del Golfo de California

Los dilemas del actual entorno geográfico del Golfo de California, devienen precisamente de la necesidad de dimensionar bajo criterios estrictamente talasopolíticos, la importancia del dominio de aquellos espacios marítimos donde el Estado ejerce su soberanía. Esto implica, no sólo conocer la reglamentación jurídica para ejercer su jurisdicción, incluye, además, comprender las particularidades que convergen en ese espacio geográfico a partir de aspectos intrínsecos como son: su ubicación, extensión, carácter de su población, productividad y otros aspectos que atienden a la percepción tanto interna como externa que se tenga de un área geográfica en específico.

Asimismo, abordar como objeto de estudio el Golfo de California, se presenta como una valiosa oportunidad de acrecentar los análisis de diferentes entornos geográficos marítimos en México, cada uno atendiendo a actores, intereses y factores geográficos, incluso, hasta geopolíticos muy diferenciados en los cuatro puntos cardinales de nuestro país; pero que, en suma, se convierten en áreas de notable interés en el ejercicio soberano del propio Estado mexicano en los tiempos actuales.

Con esta percepción, indagar sobre los aspectos cruciales por los que atraviesa actualmente el Golfo de California, implica una revaloración de dicho entorno geográfico con sus respectivas características que, desde una perspectiva interna dan cuenta de una enorme bahía con forma de herradura alargada, la cual contiene las aguas del llamado mar de Cortés, nombre que recibe en memoria del español que comandó las expediciones para incursionar desde las islas del mar Caribe hasta la parte continental del antiguo imperio Mexica. Una misión que para Cortés trascendió hasta lo que en su Quinta Carta de Relación, fechada

¹ Escritor y dibujante español (1941-1995). Redactor y productor de revistas en diversas editoriales; publicó más de veinte libros, uno de los cuales “Autopista” se convirtió en el más vendido en el año de 1971.

el 3 de septiembre de 1526, y dirigida al emperador Carlos V de España, describe sus hallazgos en lo que denominó “la mar del sur”, lo que alude precisamente a su presencia sobre las costas del Océano Pacífico y desde donde, según sus propias palabras, resultaba factible “descubrir por aquí toda la especiería y otras islas, si hubiere arca de Maluco y Malaca y la China” (Cortés, 2015, p. 355), lo que vendrá prontamente a refrendar la expansión de la España peninsular a través de sus posesiones de ultramar en la región de Asia-Pacífico.

Respecto a lo anterior, Humboldt precisó algunos aspectos en su Atlas mexicano y en su Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España, al subrayar la importancia de la parte noroeste del virreinato, las costas de California y las que los ingleses llamaron la Nueva Albión. Asimismo, el geógrafo prusiano relata en esos mismos documentos que “Cortés, después de ordenar que se efectuaran dos viajes de exploración, en 1532 y 1533, por Diego Hurtado de Mendoza, Diego Becerra y Hernando de Grijalva, reconoció en persona, en 1533, las costas de California y del golfo que, desde aquella época, se llama el mar de Cortés” (Humboldt, 2003, pp. 45-49) Posteriormente se sumaron a estas exploraciones, los padres jesuitas, quienes, según Humboldt, tuvieron el mérito de haber sido los siguientes expedicionarios en alcanzar las inmediaciones de ese mismo mar.

En la actualidad, el Golfo de California cubre entre su zona marina y terrestre 540,000 km². Está rodeado por los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y Nayarit, albergando una población cercana a los nueve millones de habitantes, repartidos en 16 ciudades costeras (INEGI, 2019). Se ubica en la región del océano Pacífico norte, abarcando las costas y Mar Territorial mexicano desde los límites marinos y con los Estados Unidos hasta el extremo sur de la península de Baja California, en Cabo San Lucas; sin embargo, hay quienes remontan el área de estudio hasta el extremo noreste en el municipio de Cabo Corrientes en las costas de Jalisco (SEMAR, 2015), tal como se observa en el mapa, (véase figura 1).

Como se ha determinado por expertos en el tema, el área que comprende el Golfo de California alberga uno de los mares con mayor biodiversidad en el planeta, con más de 5,000 especies de macro invertebrados, convirtiéndolo además en un paraíso para los observadores de aves. Siguiendo este tipo de atributos, el francés Jacques-Yves Cousteau, en sus investigaciones calificó al mar de Cortés como el «Acuario del mundo». Entre tanto, la UNESCO lo declaró en el año 2005, patrimonio de la humanidad y Reserva de la biósfera, argumentando que

«el mar de Cortés y sus islas han sido llamados un laboratorio natural para la investigación de la especiación».

Figura 1: El Golfo de California.



Fuente: Manuel Soberanes Muñoz, (1969).

Con esta percepción, y siguiendo los datos que presenta el Catálogo del Territorio Insular Mexicano (2015), elaborado por la Secretaría de Marina-Armada de México en asociación con otras instituciones a nivel nacional², señala que de un total de 4,111 elementos insulares (que incluye islas, arrecifes y cayos), el primero en la lista con mayor número de elementos insulares, es el golfo de México, con 1,216; y le sigue el golfo de California, con 1,003; a su vez, figura con la mayor superficie de áreas de tipo insular, lo que representa el 50.8% del total del territorio con ese tipo de característica en México, haciendo que el conjunto de las islas de esta región se presenten con notable “importancia estratégica para definir amplios espacios marinos mexicanos y por su riqueza en recursos naturales” (SEMAR, 2015, pp. 21- 25, 32), tal como se muestra en la siguiente tabla comparativa:

² Secretaría de Gobernación, Secretaría de Marina, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía, Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas y la Universidad Nacional Autónoma de México.

Tabla: Superficie insular de México.

	Número de elementos	Proporción del territorio insular	Superficie (Km)	Porcentaje de la superficie del territorio insular
Por ubicación				
Islas en aguas oceánicas	1,203	29.3%	4,529.7	56.4%
Arrecifes	597	14.5%	358.8	4.5%
Elementos insulares costeros	2,311	56.2%	3,136.7	39.1%
Total	4,111	100%	8,205.2	100%
Por termino genérico				
Arrecifes	597	14.5%	358.8	4.5%
Cayos	304	7.4%	106.4	1.3%
Islas	3,210	78.1%	7,559.9	94.2%
Total	4,111	100%	8,025.2	100%
Por zona				
Marina	156	3.8%	2,351.1	29.3%
Marina costera	1,644	40.0%	2,537.4	31.6%
Costera	2,311	56.2%	3,136.7	29.1%
Total	4,111	100%	8,025.2	100%
Por región				
Océano Pacífico Norte	498	12.1%	1,336.6	16.7%
Océano Pacífico Sur	412	10.0%	216.7	2.7%
Golfo de California	1,003	24.4%	4,075.8	50.8%
Golfo de Tehuantepec	137	3.3%	61.3	0.8%
Golfo de México	1,216	29.6%	1,718.7	21.4%
Mar Caribe	845	20.6%	616.1	7.7%
Total	4,111	100%	8,025.2	100%

Fuente: Catálogo del Territorio Insular Mexicano, (SEMAR, 2015).

Entre otros aspectos, cabe señalar que la corriente de California le da un aspecto característico al clima y a los ecosistemas marinos y terrestres de este espacio geográfico en nuestra República, lo que hace que predomine un clima mediterráneo, templado a semicálido, con lluvias principalmente en invierno en la parte norte y muy seco semicálido en su mitad sur (SEMAR, 2015).

Por consiguiente, el Golfo de California es una zona predominantemente árida y debido a ello, el agua dulce representa un recurso clave para el desarrollo humano y la permanencia de la vida silvestre, lo que a su vez marca la baja densidad de poblamiento en toda la región (López Camacho, 2007) y hace que su costa posea una vegetación xerófila que varía desde los chaparrales californianos al norte hasta los pastizales y matorrales xerófilos al sur.

En ese sentido, pareciera que la condición geográfica y hasta el clima formularan por sí mismos la idea de un -mundo aparte- que se abstrae del resto del territorio mexicano, además de convertirse en un prototipo de «mar cerrado» y con ello, la prolongación de la península de Baja California en forma de brazo extendido, lo convierte en un antemural para la defensa de la parte continental del territorio mexicano, todo lo cual se vincula con los planteamientos del estadounidense Robert Kaplan (2015), quien en su libro *La Venganza de la Geografía*, comentó lo siguiente:

La Baja California se encuentra prácticamente separada del resto de México, que a su vez se halla tremendamente dividido, contexto que nos ayuda a comprender la unificación actual -innegable, no declarada y de la que significativamente no se habla- del norte de México con el sudoeste de Estados Unidos y la consiguiente separación del resto del país. ...Así, el norte de México conserva cierta polaridad cultural; los norteros de la frontera se consideran la antítesis de los chilangos de México. Aun así, el norte de México cuenta con sus propias divisiones geográficas. Al oeste, las tierras bajas y el desierto de Sonora son estables en líneas generales; al este, la cuenca del río Grande es la zona más desarrollada e interconectada con Estados Unidos, cultural, económica e hidrológicamente y la que mayor beneficio ha extraído del TLCAN. ...En las montañas y la llanura septentrionales siempre han sido el bastión de las tribus en México: los cárteles de la droga, los menonitas, el pueblo yaqui, etc.; una dura frontera que a los españoles les costó mucho dominar (Kaplan, 2017, pp. 411-412).

Por lo anterior, y en medio de estas apreciaciones de índole geográfico que atienden a las relaciones históricas que comprende la vecindad entre México y Estados Unidos de América, se observa también la problemática latente del «aislacionismo interno» o lo que se conoce también como la formación de «fronteras interiores», que presentan

estas áreas geográficas como el Golfo de California, respecto a su vinculación directa y constante con el centro de poder; es decir, con el «corazón estratégico», como lo refieren los manuales de guerra del Ejército Mexicano, en alusión a la Ciudad de México por concentrar en sí misma las instituciones vitales de la Federación.

Así, averiguando otros modelos comparativos respecto a las diferentes aristas que presenta el entorno geográfico del Golfo de California, en el que México, efectivamente se convierte en garante de la soberanía de dicho espacio territorial, sin embargo, dicha soberanía se ve cuestionada por los intereses de otros Estados, vecinos y distantes, interesados en hacer algún tipo de presencia en el área, lo que contrasta con lo que sucede, por ejemplo, en el mar Adriático en la Europa del sur. Tratándose de otro modelo de configuración de orden marítimo, también talasopolítico que se creó a partir de las aguas del mar Mediterráneo, concretamente en el mar Adriático, en el que no sólo coincide Italia, quien posee un amplio litoral, sino que aparecen además el conjunto de los países de la región de los Balcanes, entre ellos, Croacia, Bosnia, Eslovenia, Montenegro, cada uno con una franja de litoral, lo que hace susceptible una atención común de los problemas que acontecen en este tipo de mar como se presenta en nuestro caso de estudio respecto al mar de Cortés, bajo la noción de un prototipo de mar cerrado, como se aprecia de manera sucinta en la siguiente imagen cartográfica (Azcárraga, 1976), (véase figura 2).

En este contexto, la costa del mar Adriático pertenece en un 60% a Italia, mientras que el resto de ésta se encuentra bajo la jurisdicción de los otros cuatro países de la región de los Balcanes que conservan una parte de litoral en dicha región. Al igual que el Golfo de California, la geografía del Adriático se presenta propicia para el desarrollo turístico con sitios de renombre como Venecia, además de Pescara, Ancona y Dubrovnik, esta última, llamada «la Perla del Adriático», catalogada como patrimonio de la humanidad por parte de la UNESCO. Mientras que en el caso mexicano, además de las playas que alberga la península de Baja California, resulta de interés mencionar el apogeo que viene adoptando Puerto Peñasco, ubicado sobre las aguas del mar de Cortés, cuyo auge se nutre de la presencia del turismo foráneo, principalmente de aquellos que provienen de los estados sureños de Estados Unidos, lo que ha conllevado un mayor avance en materia de infraestructura hotelera, habitacional y de interconexiones de orden terrestre, marítimo y aéreo, dentro de esta lógica del turismo que entrelaza las características que ofrece el mar y las áreas desérticas.

Figura 2: Entorno geográfico del mar Adriático.



Fuente: https://proyectoviajero.com/wp-content/uploads/2022/10/mapa_mar_mediterraneo-XLI.webp

De manera simultánea, el mar Adriático y el mar de Cortés destacan por la presencia de bancos pesqueros y de una cada vez mayor prospección petrolífera (Nikolovska, 2016), que se conjunta para ambos casos, en otro tipo de problemáticas que amenazan el ecosistema local a partir del uso masivo de contaminantes para fines de extracción de hidrocarburos, el uso de técnicas prohibidas en materia pesquera y en los últimos decenios, se acompaña de un fenómeno complejo derivado del diseño de rutas para el traslado de inmigrantes que pretenden, en el caso del primero, aproximarse a los litorales de camino a la Europa continental y en el caso del segundo, emplear una ruta de penetración en busca del anhelado «sueño americano».

Los retos del Golfo de California bajo el *slogan* de «patrimonio de la humanidad»

Derivado de lo anterior, la problemática descrita sobre el Golfo de California en la actualidad, nos sitúa frente a asuntos puntuales que

atienden al tema de la vecindad, frontera y conflicto, que bien vale la pena ampliar a continuación a partir de todo lo que implica el análisis del entorno geográfico de dicho golfo, cuyos retos para el Estado mexicano en términos de defensa y soberanía, se avizoran a partir del otorgamiento que le han adjudicado organismos y agentes internacionales a partir del *slogan* de patrimonio de la humanidad y además, «Acuario del mundo».

En este mismo sentido, pero en el caso de Brasil, acontece una situación similar que surge del mismo calificativo de patrimonio de la humanidad y adicionalmente de «pulmón del mundo», conferido a la selva amazónica y de la cual, el Estado brasileño se siente corresponsable de actuar soberanamente en este estratégico territorio de la América del Sur, expuesto a la «depredación» de su ecosistema y en medio de amenazas como los incendios masivos que escalaron a nivel nacional, lo que puso en situación de alerta a las instituciones dedicadas a la seguridad y la protección ambiental del Estado brasileño en el 2019³.

Esta mención al caso de la selva amazónica, permite recordar una tentativa propia del expansionismo estadounidense que ocurrió en el Siglo XIX, cuando el hidrógrafo y meteorólogo Matthew Fontaine Maury (1806-1873), director del Observatorio Naval de Washington, propuso resolver la cuestión racial en Estados Unidos colonizando el Amazonas para trasladar allí a la población negra estadounidense, ubicada en los estados sureños (Peredo, 2019)⁴.

- 3 La Amazonía en su totalidad tiene un tamaño de 5 millones de kilómetros cuadrados, abarca 9 Estados, pero 2/3 de la selva está en Brasil. Representa un 15% de las especies animales y vegetales del planeta”. En términos políticos, algunos sectores de la sociedad brasileña acusan al actual gobierno brasileño de mantener posturas anti-ambientales, al pronunciarse en contra del Acuerdo de París que busca, modestamente frenar la contaminación a escala mundial, lo que se asociaba con una serie de medidas que parecían poco efectivas por parte del gobierno para controlar los incendios que propiciaron una deforestación del 92% del área afectada en este 2019. Así, están quienes afirman que, “a pesar de que Bolsonaro acusó a las ONGs extranjeras de iniciar los incendios, detrás están dos de los pilares del poder por el que se sustenta el bolsionarismo: el complejo agroexportador y el estamento militar, mediante el cual, los primeros buscan extender sus campos de sembradíos agrícolas y los campos para la ganadería. Entre tanto, la postura castrense se vincula con la tendencia al desarrollismo con iniciativas para la construcción de autopistas, puentes, vías férreas, complejos militares y todo tipo de comunicaciones de orden nacional. Esto sin dejar de considerar el interés foráneo de las poderosas élites y líderes de la globalización que manifiestan sus pretensiones “ecológicas” en la Amazonía, lo que no escapa al interés más osado de las transnacionales encargadas del jugoso negocio de las energías renovables, pero también las que explotan minas, reservas hídricas y de hidrocarburos, lo que para este caso, podría “reportar cerca de 26 billones de dólares a la economía mundial hasta el 2030, esto significa una cifra superior al PIB de Estados Unidos o casi dos veces el de China” (Perero, 2019).
- 4 Sobre este interés expresado por Estados Unidos, el escritor brasileño Luiz Moniz Bandeira comentó lo siguiente: “En 1849, cuando comenzó Estados Unidos la campaña para favorecer la apertura del río Amazonas a la navegación, el diplomático Sergio Teixeira de Macedo, representante de Brasil en Washington, advirtió a Paulino José Soares de Sousa, Ministro

Así que un primer paso fue autorizar la apertura internacional del río Amazonas, un aspecto muy similar al que se pretende hoy en día respecto al delta del río Colorado, que desemboca justo en el Golfo de California, mediante el cual Estados Unidos pretende controlar el área en cuestión, repitiendo las anteriores estrategias de dominio territorial que se presentaron en el periodo decimonónico.

Un segundo aspecto a considerar en esta serie de coincidencias entre el acuario y el pulmón del mundo, devienen del tipo de reivindicación de estas regiones como un espacio libre de reclamos coloniales, excusándose en la diversidad cultural y particularmente ecológica. Para el caso de la selva amazónica, estas valoraciones sobre la importancia de la riqueza de sus suelos, se materializaron al momento en que se creó el Instituto Internacional de Hiléa Amazónica en 1946 (Perero, 2019), patrocinada por la UNESCO, con el objetivo de adelantar investigaciones y con ello, establecer el «inventario» de la riqueza natural de dicha región sudamericana.

En este mismo contexto, el ex presidente brasileño, Artur Bernardes (1875-1955), denunció ante la Cámara de Diputados de su país, sobre el peligro de que la selva se convirtiera en una especie de «condominio de naciones», similar al modelo antártico, lo que conllevaría a que las potencias se repartieran la región bajo un régimen de colonias. Así, las alarmas se volvieron a encender dos décadas después, con la propuesta del *think tank* estadounidense; el *Hudson Institute* con sede en Washington a través de su entonces director, Herman Khan, quien en 1967 sugirió bloquear el río Amazonas para crear un «gran lago continental que facilitaría la circulación entre los países limítrofes y permitiría producir cantidades colosales de energía» (Perero, 2019). Y si bien dicha opinión fue tomada como un disparate, los militares brasileños en el poder se lo tomaron con toda la seriedad del caso, comenzando con un plan de infraestructura para asegurar la defensa y la soberanía del área ante cualquier amenaza, todo esto bajo el lema: «integrar para no entregar» (Perero, 2019).

Actores e intereses que le apuestan al dominio geográfico y estratégico del Golfo de California

Ahora bien, tal como se ha mencionado, una particularidad que atañe a nuestro caso de estudio permite observar al Golfo de California no sólo como un área geográfica abundante en recursos naturales endémicos,

de Negocios Extranjeros, que la apertura a la navegación del Amazonas abriría la puerta a la formación de un asentamiento Americano, a una gran inmigración de ellos, por consiguiente, sería la misma maniobra con la que se hicieron del territorio de Texas” (Muniz, 2004, p. 25).

que se distribuye en su suelo terrestre, marítimo y aéreo, sino que deriva también de la particularidad de la cercanía con un vecino colosal como es Estados Unidos, cuyo trazado como Estado-nación bioceánico que comenzó con las llamadas Trece Colonias en el extremo Este, en el lado del Océano Atlántico, que lo llevaron en su planeo estratégico y centralizado por parte de su dirigencia política, a librar toda suerte de obstáculos, comenzando por la obtención del estado de la Florida y su concertación con la corona española, seguido de los acuerdos alcanzados con la Francia napoleónica por el dominio de la Luisiana. Más tarde, acrecentando su avanzada con la suma de los territorios despoblados que fueran parte del extenso virreinato de la Nueva España (actualmente los estados de California, Nevada, Utah, Nuevo México y Texas, y partes de Arizona, Colorado, Wyoming, Kansas y Oklahoma), y finalmente, al coronar su objetivo justo en el litoral Pacífico, a partir del plan de salida de los rusos que se habían expandido hasta las inmediaciones de la actual ciudad de San Francisco, en California.

Esto último le significó al mandatario estadounidense, James Monroe, externar un discurso doctrinal para la defensa de su naciente Estado bioceánico ante el pleno del Congreso en el año de 1823, lo que tiempo después, contribuiría a la descripción precisa de lo que el alemán Friedrich Ratzel en su visita a Estados Unidos, México y Cuba entre los años 1874 y 1875, visualizó de manera práctica y contribuyó a sus planteamientos genuinos que guiados bajo el enfoque de la geopolítica, darían lugar al criterio que expuso sobre el espacio vital (*lebensraum*), cuyo contenido se manifiesta a partir del expansionismo de Estados Unidos y su concreción como país-bioceánico, en una suerte de acumulación de territorios, empleando todos los medios y los recursos de poder a su alcance.

En ese mismo contexto, la estrategia del vecino del norte no ha cambiado en los tiempos actuales, respecto a su tentativa de adicionar más áreas geográficas a su territorio. Sus argumentos suelen ser directos y aperturistas, van desde plantear ofertas económicas y esquemas de concesiones, hasta emplear la estrategia cautelosa del trabajo hormiga, el cual consiste en el envío paulatino de pobladores (misioneros, ex veteranos de guerra, jubilados, comerciantes, etcétera) para ocupar lo que en apariencia resultan ser simple y llanamente espacios vacíos.

De ahí que, este último señalamiento sobre la estrategia de ocupación territorial por parte del vecino del norte, se convierta en una lección

paradigmática para nuestra dirigencia política actual que, desde el corazón estratégico de la República mexicana, históricamente se ha concentrado en planificar el suelo patrio con mayor énfasis en la presencia geográfica que brindan, a partir de la usanza española, aquellas zonas de montaña, valles, planicies y selvas, y de manera marginal, las áreas de desierto que corresponden específicamente al entorno geográfico que caracteriza al Golfo de California hasta la actualidad.

Lo anterior nos lleva a retomar hechos del pasado con incidencias en el presente, tal como fue la llamada concesión *Leese*, que consistió según el historiador mexicano Fernando Iglesias Calderón (1924), en su publicación que hace parte del Acervo Histórico Diplomático Mexicano, en una genuina solicitud de compra de la Baja California por parte de unos negociadores estadounidenses, que no se concretó, pero que comenzó a gestarse de la siguiente manera:

Jacob P. Leese y Santiago Viosca ciudadanos de los Estados Unidos de América, el primero rancharo y vecino de la ciudad de Monterey, en la Alta California, y el segundo comerciante y vecino de esta ciudad, manifiestan a V. E., por medio de la presente, que tiene el país para promover su adelanto y mejoras, de estimular por todos los medios posibles la inmigración compuesta de artesanos dignos e industriosos, siendo éste el origen del adelanto y progreso de todo país y muy particularmente de éste que cuenta con tan poca población. En vista de los que acabamos de manifestar, y con el fin de cultivar una gran parte de los terrenos desocupados del territorio, así como para establecer en él una o más colonias con el número de familias y de personas dignas e industriosas que fuere necesario para llevar adelante el citado proyecto (Iglesias Calderón, 1924, p. 15).

Y aunque la propuesta de compra de la península de Baja California era clara en sus propósitos como lo expresó en su solicitud *Leese*, no se concretó ninguna venta o cesión del territorio en cuestión, según lo expresó Antonio de la Peña y Reyes al afirmar que:

Ni estipulaciones desventajosas para México por el precio fijado a los terrenos, ni malversación de las sumas recibidas a cuenta de éstas; que lejos de ello, de haber sido un acto horroroso, como se ha calificado, fue en realidad un acto benéfico para nuestra patria, y

digno, por lo mismo, de encomio y alabanzas, no tan solo por su objeto esencial, el de la colonización de la parte más desierta de la Baja California, lo que es una de las necesidades más ingentes a dejar salvaguardados los intereses nacionales, y los de las propiedades particulares de los ciudadanos mexicanos, existentes ya entonces, en la zona por colonizar (Iglesias Calderón, 1924, p. II).

Desde la visión de Peña y Reyes, la concesión *Leese* se convirtió en un auténtico acto de defensa soberana por parte de los representantes del Estado mexicano de una porción territorial con altas posibilidades y previsiones para su modernización, en lo que desde entonces se han convertido en un claro ejemplo de lo que, para algunos tomadores de decisiones son simplemente un conjunto de terrenos baldíos en pleno desierto y rodeados de mar.

Al respecto, uno de los máximos exponentes del pensamiento geopolítico alemán, Friedrich Ratzel, argumentó a su paso desde San Francisco (EE. UU.) hasta las inmediaciones del puerto de Colima, en territorio mexicano, algunas observaciones con referencia al Golfo de California, que aluden a esa condición de terreno desocupado y poco atractivo para diversas actividades, como lo expresó al señalar que el “Golfo de California o de Cortés, llamado también «Mar Bermejo», que se ubica entre las zonas casi desérticas de Baja California y Sonora, el cual encuentra muy pocas oportunidades de desplegar una actividad que promueva la cultura y el tránsito” (Ratzel, 2009, p. 51).

Siguiendo con Ratzel, su descripción del lugar en cuestión, reviste ciertas especificidades como la constante de su abundante riqueza natural, que hace parte de su relevancia hasta nuestros días, cuando comenta en sus apuntes de viajero lo siguiente:

A la altura de la Isla Margarita, que se alarga frente a la costa de Baja California, navegamos durante un día completo junto a grupos de delfines que pasaban en su curiosa formación en línea recta, y saltaban y emergían en grandes arcos. También avistamos algunas ballenas y, más adelante, miles de peces voladores, que igualmente emergían en grupo y, a menor altura y en un arco plano, con frecuencia volaban de 60 a 100 pies de distancia; parecía como si esta parte del mar vivieran en un número infinito, porque tan sólo alrededor del barco eran tan numerosos, que daba la impresión

que al pasar, éste los ahuyentaba. Mientras que los delfines y las ballenas desaparecieron en corto tiempo, los peces voladores se mantuvieron más o menos constantes (Ratzel, 2009, pp. 64-65).

Y seguirá Ratzel argumentando sobre otros aspectos que atienden a la importancia que toman las agrupaciones humanas que ocupan o se designan para habitar un espacio geográfico. En ese sentido, el geopolítico prusiano se encarga de hacer alusiones sobre el origen de la población más pertinente para alcanzar un grado mayor de «civilidad» tal como lo sugirió para el caso de México, al que calificó como un país “con la esplendidez de la naturaleza tropical” (Ratzel, 2009, p. 47), en contraste con el grado civilizatorio que identificó en EE.UU., ubicándolo a la par de las más preponderantes naciones europeas de la época.

De esta manera, cabe resaltar la cuestión de la procedencia de los flujos migratorios desde la perspectiva ratzeliana en México y otros puntos de la geografía continental, con la finalidad de pasar al análisis más puntual de los efectos de la migración que para finales del Siglo XIX y comienzos del XX, derivará en un crisol de culturas frente a lo cual, Ratzel opinó sobre los pormenores de la dinámica migratoria que llegó desde Europa a tierras del Nuevo Mundo, se manifestaba en estos términos:

Al mismo tiempo que en Alemania se multiplicaba la emigración hacia Brasil, en Francia se trabajaba arduamente para establecer colonias en el sur de México. Los incentivos correspondientes pueden atribuirse a personajes que, en parte, ya poseían bienes en México y, en parte, adquirieron otros más con el fin de venderlos a eventuales colonos, obteniendo ganancias de ello. Estos crearon en Francia una sociedad de accionistas a través de la cual motivaron a gente deseosa de emigrar, y que no careciera totalmente de recursos, a comprar acciones, a cambio de un pedazo desconocido de tierra, en lugares no siempre muy salubres de la costa del Atlántico, o de una participación en las ganancias de la colonia. Entre 1832 y 1835, más de 200 colonos llegaron a Jicaltepec (en Nautla, estado de Veracruz) para iniciar los trabajos (de modernización agrícola del lugar) (Ratzel, 2009, p. 400).

Así, esta dinámica de poblamiento de los espacios vacíos que observó Ratzel a partir de los influjos europeos procedentes de Alemania para el caso brasileño, y francés para el caso mexicano; se convertirá en la antesala

de los planes siguientes del Estado mexicano que, bajo el mandato del general Porfirio Díaz, recurrirá a la estrategia de modernización y poblamiento de espacios vacíos, siguiendo esta misma noción de atraer agrupaciones de migrantes de origen asiático, los cuales se distribuyeron a lo largo del amplio corredor del litoral Pacífico, incluyendo la región del golfo de California tal como se detallará a continuación.

Antecedentes y efectos de la presencia asiática en la región del golfo de California

Con la finalidad de poner en contexto los antecedentes de la presencia asiática en México y en particular en la región del Golfo de California, resulta pertinente dar una mirada al pasado, precisamente cuando arribaron las primeras naos procedentes de Asia al puerto de Acapulco, como fue el caso de la Nao de China, que llegó al Pacífico mexicano el 8 de octubre de 1565, lo que se convirtió en el punto de partida para los intercambios que se comenzarían a gestar en toda la cuenca del Asia-Pacífico como lo avizoró en su momento Hernán Cortés, actividad que concluyó hasta 1815, con una duración de por lo menos 250 años de intercambios entre un litoral y otro, afianzando lo que vendría a ser el prototipo de la ruta de la seda marítima, como se pretende intensificar por parte de China hasta nuestros días.

Así, fiel a su espíritu expansionista, los españoles buscaron inicialmente en sus dominios de Filipinas, metales preciosos y diversas especies; sin embargo, esas islas no contaban con abundancia del famoso metal dorado, por lo que China se erigió como una buena opción, lo que motivó que la Nueva España y este gigante asiático iniciaran sus propias relaciones de intercambio de mercancías, acuñando monedas de plata en el suelo mexicano; lo que resultó muy atractivo para los comerciantes asiáticos dedicados a la venta del marfil, la porcelana y la seda, artículos de notable interés entre las élites del poder entre un continente y otro.

Como parte de lo anterior, casi inmediatamente sobrevendrían los saqueos de piratas chinos que invadieron Filipinas en 1574, lo que estableció un antecedente de rencillas entre orientales y occidentales, aunado al regateo español de mercancías chinas, lo que desató sendos conflictos, además de una pésima difusión del quehacer comercial de China en las voces de españoles y portugueses; a pesar de ello, los negocios emprendidos en la Nao de China o Acapulco, continuaron hasta los primeros decenios del Siglo XIX, una vez firmada la independencia de México, cuando el

mandatario novohispano Agustín de Iturbide ordenó requisar el último galeón proveniente de Asia (Ham, 2013).

Derivado de estos flujos comerciales de asiáticos en México, inicialmente en el puerto de Acapulco, se tiene conocimiento que, para el año de 1697, los chinos residentes en este puerto contribuyeron también a la construcción de la ciudad, comenzando por su propio mercado, aunado a otras actividades comerciales y culturales que dieron lugar a que Acapulco se conociera en algún momento como la «ciudad de los chinos». Una huella que trascendió a otros puertos mexicanos sobre el océano Pacífico, los cuales albergaron residentes chinos como se presentó en los casos de Mazatlán y Colima, para avanzar en menor escala en dirección a los asentamientos en el Golfo de California (Shicheng, 2007).

Otro aspecto histórico a considerar, señala que, el emperador Maximiliano de Habsburgo, quien se trasladó de Austria a México para reinar entre los años de 1863 a 1864, se encargó de concretar un acuerdo comercial con la Compañía de Colonización Asiática, lo que dio lugar a un fortalecimiento de las relaciones mercantiles con los países asiáticos, concretamente con China y Japón, en la perspectiva de dar continuidad a la comercialización de la plata.

Así, la tentativa de intensificar estos acercamientos chino-mexicanos serán de nuevo propuestos por el diplomático Matías Romero (1837-1898); aunque sus gestiones no lograron cristalizarse, sirvieron como avanzada en medio de los planes de modernización y ocupación de aquellos «espacios vacíos» como se propuso modificar y ocupar durante el régimen del porfiriato cuyo legado se sintetiza en el peso de las palabras de “paz, orden y progreso” (Tovar y de Teresa, 2010, p. 64).

Siguiendo con este *slogan* de gobierno del general Porfirio Díaz, en su convicción de modernizar a México, afirmando esto con su emblemática frase: “poca política y mucha administración” (Tovar y de Teresa, 2010, p. 64), se optó por promover la “inversión extranjera destinada principalmente a la construcción de la red ferroviaria, a las explotaciones mineras y la banca que, desde la legislación de la década de los años ochenta del Siglo XIX, comenzó a desarrollarse gracias a los capitales franceses, alemanes e ingleses” (Tovar y de Teresa, 2010, p. 55).

Así, mientras esto acontecía en México, la diáspora china originada por las hambrunas y las guerras con los países vecinos, obtuvo como resultado la salida masiva de por lo menos 20 millones de ciudadanos chinos de su territorio en busca de un lugar de destino para comenzar de nuevo. De este modo, los migrantes chinos cruzaron el océano Pacífico y se instalaron algunos en EE.UU., aprovechando principalmente la solicitud de mano de obra para la explotación de las minas de oro en California. También se establecieron para trabajar en los ingenios azucareros en Cuba, donde incluso algunos terminarían participando en la última guerra de España sobre esta isla en la región del mar Caribe. Mientras que, en Perú, los inmigrantes chinos fueron empleados en las áreas dedicadas al cultivo de algodón, azúcar y en los depósitos de guano (Ham, 2013)⁵.

Para ese momento, la mayoría de los chinos eran contratados por 10 años, lo que da cuenta de un semi-esclavismo moderno, además, que muchos de estos trabajadores chinos emigraban sin tener dinero en el bolsillo, porque viajaban con pagarés que los comprometían a un pago, casi de por vida. En este sentido, los chinos se habían convertido en un tipo de mano de obra muy particular en tierras del Nuevo Mundo, aguantaban en las minas, áreas de cultivos y fomentando el comercio, pero eran capaces de resistir en puntos difíciles con el único propósito de ganar dinero. Así, los chinos comenzaron a ser señalados como una “verdadera plaga que se reproducía geoméricamente, mientras el dinero se ganaba aritméricamente” (Ham, 2013, pp. 11-12).

En este mismo contexto de la época, cabe señalar que era escaso el interés de la población de China por trasladarse al territorio mexicano; sin embargo, la historia tomará otro viraje, ya que, con la expulsión de ciudadanos chinos, dedicados a la explotación minera del suelo estadounidense en el año de 1892, el gobierno chino volteó a mirar al país vecino, en este caso a México; con el propósito de encontrar refugio y asentamiento para sus conciudadanos recién expulsados. Así fue como fueron llegando en mayor número los inmigrantes chinos a diferentes puntos de la geografía mexicana, lo que incluyó a Ensenada, Manzanillo, Salina Cruz, Guaymas, Mazatlán y Ciudad Juárez, seguido de otros lugares en dirección al mar Caribe como fueron las plantaciones henequeneras

5 La migración china no fue sencilla, sobre todo por los reportes de prensa y la mala fama de los “coolies” (derivado del inglés “culi”, significa compañero de casta, trabajador contratado), al participar en conflictos como los que acontecieron en Estados Unidos, Perú y Cuba. (Ham, 2013, p. 20)

en Yucatán, laborando en las vías de ferrocarril de Oaxaca y realizando actividades en el puerto petrolero de Tampico (Ham, 2013).

Previo a la llegada masiva de chinos procedentes de EE.UU. a territorio mexicano tras lo acontecido en 1892, ya se habían establecido de manera aislada algunos grupos de trabajadores chinos en la industria minera y en la construcción de las vías de ferrocarril en el año de 1880, tal como se venía gestando en las obras del canal de Panamá. Entre tanto, en 1885, la Compañía de Navegación del Pacífico firmó un acuerdo con el Estado para transportar a un número aproximado de 2,500 jornaleros de origen chino, con dirección al istmo de Tehuantepec.

La formalización de estos actos de ingreso de agrupaciones de chinos a México, derivó de manera más específica en la firma del Tratado de Amistad y Navegación entre China y México, con fecha del 14 de diciembre de 1899, contraído entre el presidente de México y el emperador de China, documento que en su apartado II, advierte:

...las dos altas partes contratantes convienen en que será libre voluntaria en lo futuro la emigración de sus respectivos súbditos, sólo o acompañado de sus familiares; en consecuencia, reprueban cualquier acto de violencia o de engaño que pueda cometerse en los puertos de expatriar súbditos chinos contra la voluntad de éstos (Ham, 2013, p. 24)

Después del establecimiento de las relaciones diplomáticas chino-mexicanas, el gobierno de la dinastía Qing estableció, en 1903, un consulado en Veracruz. A su vez, México instaló consulados en las ciudades chinas de Guanzhou (Cantón), Dhanghai, Hankou, Fuzhou y Xiamen. Así, en 1904, los inmigrantes chinos sumaban unos 8,000 y en 1910, ascendieron a 30,000 en el suelo mexicano (Shicheng, 2007). Mientras que el establecimiento de relaciones bilaterales promovió las relaciones comerciales y económicas a través del comercio directo, seguido de barcos fletados por comerciantes chinos que empezaron a navegar directamente entre los dos países en lugar de desviarse a San Francisco u otros puertos ubicados en EE.UU., facilitando de este modo el transporte directo de mercancías y de pasajeros como en el pasado colonial se presentó en el circuito de las naos procedentes de China.

En este contexto, vale la pena destacar el surgimiento de ciudades fronterizas como Mexicali, Baja California, cuya particularidad emana precisamente de cómo se fue poblando de manera más intensa con presencia de pobladores de origen chino a partir de su fundación el 14 de marzo de 1903. En ese sentido, esa amplia mayoría de chinos en esta ciudad mexicana que hace frontera con EE.UU., se dedicó desde sus inicios al establecimiento de granjas, tiendas, pero además se promovió de manera cotidiana el uso de la lengua china y hasta los recibos escritos en su lengua de origen que se convirtieron en pagarés y cheques. Además, que en Mexicali se establecieron teatros, casas de té, residencias, restaurantes al estilo chino, todo lo cual daba una idea del prototipo de ciudad china, la cual se conocía como la “pequeña Cantón” (Ham, 2013, p. 8).

A partir de lo expresado, se observa que los estados del norte de México, particularmente los que convergen en el área del Golfo de California, son quienes vieron la mayor cantidad de trabajadores asiáticos en sus territorios: Sonora, pero más en la parte continental donde se localizan los estados de Nuevo León, Chihuahua y Coahuila, que encabezaron la lista, pero también algunas regiones sureñas como Chiapas y Yucatán, quienes vieron también llegar grupos de chinos procedentes de Panamá y la isla de Cuba.

Lo anterior viene adosado de la importancia del factor racial y cultural que se comenzó a gestar con mayor ahínco, considerando que los usos y costumbres asiáticas se fueron insertando para conservar lo que venía del otro lado del océano Pacífico o en ocasiones, fruto de la fusión con los lugareños tal como sucedió en el caso del estado de Sonora, donde los agrupamientos de chinos lograron un connotado desarrollo económico, llegando a controlar el comercio de telas, alimentos, ropa y calzado. Esto deriva de datos estadísticos, en los que se señala que, “el crecimiento demográfico de los chinos en Sonora pasó de los 100 inmigrantes en 1887 a los 4,486 en 1910, a unos meses del estallido de la revolución mexicana, llegando al máximo en 1919 con más de 16,000 chinos en el estado” (Ham, 2013, p. 29).

Esta situación que se observó en el caso de Sonora, explica otros aspectos fundamentales para comprender los asegunes que llevarían a que la propia mano de obra china, lograría desplazar a la de los nacidos en estos lugares, obligando a que muchos mexicanos optaran por migrar a EE.UU. Este tipo de fricciones de orden social que se avecinaban en los primeros

decenios del Siglo XX, tuvieron su punto de mayor rispidez al calor de las medidas adoptadas durante el régimen de gobierno del General Plutarco Elías Calles, quien desde sus primeras gestiones políticas en el estado de Sonora, se manifestó en oposición a la entrada masiva de trabajadores asiáticos a su estado; lo que de paso daría inicio a la configuración de las primeras ligas y asociaciones en contra de la presencia de chinos, inaugurando además una etapa de persecución y hasta de segregación de las familias con raíz asiática que terminarían por buscar refugio en otros puntos del país o fuera del mismo.

Por consiguiente, la inmigración de chinos en México decreció notablemente a finales de la década de 1920 y principios de 1930. En este último año, el congreso de México presentó un decreto «anti-chino» que estipulaba que las tiendas de dueños chinos, requerían para la contratación de un connacional asiático, contratar a 9 trabajadores mexicanos, convirtiéndose en una medida que, estadísticamente hablando, oficializó que entre el período de 1931 a 1940, sólo fueran admitidos 166 chinos en el territorio mexicano (Shicheng, 2007).

Entre tanto, y con el arribo al poder del General Lázaro Cárdenas, se logró poner fin a las componendas del Estado a través de la implementación de políticas favorables a las prácticas de los refugiados, evitando con ello las posturas por parte de las agrupaciones anti-chinos y anti-judíos en todo el país. Asimismo, al cierre del año de 1943, los datos señalan que permanecían en territorio mexicano cerca de 12,500 chinos, mientras que, para después de la Segunda Guerra Mundial, la política de los gobiernos mexicanos hacia la emigración china resultó entre restringida y flexible, pero más tendiente al freno de grandes colectivos asiáticos en el país.

Los retos del entorno geográfico del Golfo de California: un dilema de carácter delictivo

Todo lo anterior hace parte de un breve repaso de acontecimientos, los cuales darán cuenta de la presencia contundente, real y efectiva de los chinos en el suelo mexicano, concretamente en el entorno particular del Golfo de California, lo cual nos acerca de manera preferencial a detallar sus efectos en la actualidad, derivados de la asimilación de «usos y costumbres», que incluye hábitos culturales asimilados de estas primeras oleadas de inmigrantes como son las que se vierten a partir de recetas y preparaciones que afianzan las cuestiones alimenticias y medicinales, pero que con el transcurrir de los años, se convierte en una fuente de negocios

altamente redituable para quienes hacen que, la comercialización de un producto endémico o que trascurre a través de las rutas que presenta la geografía del Golfo de California, la convierta en una singular esquina para el tránsito transfronterizo; lo que a últimas fechas ha propiciado el auge de actividades de tipo transnacional, pero enmarcadas en la ilegalidad pesquera y el tránsito masivo de drogas ilícitas como se viene presentando, además con el fentanilo, que se manufactura o maquila en suelo mexicano como parte de la iniciativa de los negociantes chinos, lo que está ocasionando una exacerbación de las actividades de carácter delictivo que transcurren entre México y EE.UU.

En ese sentido, la actividad pesquera que se presenta en el alto golfo de California, ha hecho que una vieja tradición asiática de recetas culinarias a partir del consumo de productos o especies del mar, en nuestros tiempos, haya escalado a otros niveles como los que se han venido presentando, a partir de la pesca de un pez endémico de esta área geográfica denominado como la totoaba, a la que se le ha dado la denominación en medios de comunicación como la «cocaína del mar», cuyas atribuciones en materia medicinal y afrodisíaca, favorecen su alto valor comercial en los mercados de mayor demanda global que son precisamente China, quien encabeza la lista, seguido de Hong Kong, Corea del Sur, Japón y Taiwán.

Se trata de una especie endémica del mar de Cortés, por la que se pagan importantes sumas de dinero, derivado de una estrategia de *marketing* que le otorga propiedades que pueden ser veraces o también muy cuestionables; sin embargo, su demanda en los mercados asiáticos sigue siendo constante, lo que como en un «efecto mariposa» genera resultados negativos en México, acompañados de una exacerbada violencia y de un inminente daño ambiental por la pesca indiscriminada de la totoaba, que se realiza con enormes redes que, además, capturan otras especies, destacándose la llamada vaquita marina, expuestas ambas a su exterminio en este, que es considerado su hábitat natural.

Así, desde el momento en que los traficantes de totoaba capturan a su presa, solamente extraen de su interior el «buche o vejiga natatoria», lo que implica disecar y empaquetar dicho producto que en ocasiones sale desde los puertos estadounidenses con dirección a los mercados de mayor demanda en Asia. Esto mismo nos lleva a dilucidar que, mientras en México se consolidan agrupaciones armadas de pescadores que -contra viento y marea- se dedican a la lucrativa actividad pesquera

de la totoaba, igual que como ha sucedido con la aparición de cárteles dedicados al trasiego de drogas, percibiéndose como una actividad ilegal; en tanto que en China y otros países asiáticos, sólo se trata de adquirir un “bien de consumo” prácticamente tradicional y medicinal, que en la mentalidad de sus consumidores, reemplaza a la ya desaparecida especie marina conocida como *bahaba*, endémica de los mares asiáticos; pero que igual que la totoaba, comparte un sinnúmero de «propiedades curativas» y una condición de *status* que a la postre, desencadena un desequilibrio de orden social, ecológico y con efectos contundentes en materia delictiva y de seguridad en todo el perímetro que cubre, lo que de manera reiterada comprende este Acuario del mundo en territorio mexicano.⁶ Efectivamente, esta tentativa de extinción de varias especies endémicas como son la totoaba y la vaquita marina, ha servido también para ubicar al Golfo de California en la lista de áreas de peligro del Patrimonio Mundial. Al respecto, el Comité del Patrimonio Mundial, a petición de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), enlistó a las islas expuestas en México, esto tras dos misiones recientes y un monitoreo regular realizado por la UICN y el Centro del Patrimonio Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), quienes concluyeron que la amenaza de la pesca ilegal en la vida marina del Golfo de California justificaba la inclusión del sitio dentro de esta lista en particular.

Este monitoreo por parte de un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en la zona del Golfo de California, permite obtener información de primer nivel como sucedió en el caso citado en la selva del Brasil, lo que deja abierto un espectro más amplio y de interés respecto a lo que converge entre la península de Baja California, las aguas del mar de Cortés y los estados que convergen en el entorno geográfico del Golfo de California que, tal como hemos analizado, se sitúa como un baluarte ecológico necesario de defender por parte de México frente a cualquier pretensión por parte de potencias o actores foráneos que intenten perturbar los criterios de soberanía en esta región del Golfo de California; de esta manera, si bien la gran mayoría de fentanilo es de fabricación China.

⁶ Se sabe que en 1942 se podían obtener hasta 2,270 toneladas al año de totoaba, y ya en 1975 el decrecimiento fue muy drástico, de solo 59 toneladas. Ha habido una disminución de la especie de alrededor del 95%. Adicionalmente, en 1993 se decretó la «Reserva de la biósfera del alto Golfo de California y delta del río Colorado», instaurándose la veda total e indefinida de caza y captura de la totoaba y vaquita marina (EFE, 2017).

Conclusiones

Luego de establecer una serie de constantes que acompañan el análisis del entorno geográfico del Golfo de California, desde sus primeras indagaciones en la mirada de Hernán Cortés y los miembros de su compañía encargados de descubrir el llamado mar del Sur (océano Pacífico), siendo éste un vínculo inherente y de conexión con las costas de enfrente en la parte continental de Asia; el interés por esta costa de playa y su forma de herradura se mantiene y persiste con el correr de los años, concretando la quimera de Cortés a partir de la presencia de las naos que a manera de circuitos de navegación transitaron ese mismo espacio geográfico de la cuenca de Asia-Pacífico por un período de más de 200 años hasta los primeros decenios del Siglo XIX.

A partir de esa circunnavegación constante, los puertos mexicanos sobre su litoral Pacífico asumieron otro tipo de dinámicas que trascendieron a lo estrictamente comercial, y afianzaron lo que resulta más fuerte para el ser humano agrupado de manera colectiva, fortaleciendo su legado cultural y convirtiéndose a futuro en una aproximación mayor a partir del establecimiento de las relaciones entre el imperio chino y el México del porfirato.

Por otra parte, Humboldt dio sus propias interpretaciones de esas tierras congregadas en el mar de Cortés, tan distantes y apartadas del «corazón estratégico» en la Ciudad de México, y que además fueron también observadas por la agudeza de Ratzel, el pionero de la geopolítica alemana, quien dejó el relato de su presencia para dar cuenta de la importante riqueza natural y estratégica del Golfo de California hasta nuestros días.

No está por demás señalar que resultó oportuno en este análisis particularizado del Golfo de California, acudir al método comparativo y extraer puntos de similitud y diferencias con regiones como se hizo para el caso del mar Adriático, donde los criterios de soberanía resultan complejos, Italia por un lado y el conjunto de los países de los Balcanes; generando además y en la actualidad, condiciones favorables al turismo, pero con expectativas muy notables en materia de pesca, exploración petrolífera y otras situaciones vinculadas con el trasiego de productos, ya sea el caso de la pesca ilícita de la totoaba o del propio contrabando de drogas.

En otro contexto, pero analizado de forma comparativa, el caso de la selva brasileña catalogada igual que el Golfo de California como patrimonio

de la humanidad, y para el primero “pulmón del mundo” y en el caso de México, calificado el mar de Cortés como el «Acuario del mundo», se convierten ambos en atributos que deben ser tomados con mucha atención por parte de la dirigencia política, ya que incluyen una carga muy fuerte y de expresiones de dominio que pueden tergiversar y llegar a afectar los criterios de aplicación de la soberanía del Estado sobre estas particulares áreas de su geografía, elevadas a un plano con mayor contenido de orden geoestratégico.

Finalmente, el presente Siglo nos acerca a otras nuevas percepciones sobre la talasopolítica del Golfo de California, que sigue convalidándose a partir de su extendida riqueza natural, además de vinculación transfronteriza que se presenta respecto a Estados Unidos de América, lo que propicia una alteración del equilibrio natural del entorno geográfico del golfo a partir de los riesgos y amenazas que se observan bajo el espectro de la Seguridad Nacional de México en pleno Siglo XXI.

El estudio del golfo y la península de California, requieren un proceso holístico para el debido conocimiento de una de las regiones estratégicas de México por su vecindad a los EE.UU., como también, su mirada hacia Asia-Pacífico en un momento de gran importancia por el liderazgo global. *Dr. Arturo Ponce Urquiza.*

EL GOLFO DE CALIFORNIA Y LA TEORÍA DE LAS ZONAS DE CONTROL E INFLUENCIA

DOCTOR
ARTURO PONCE URQUIZA

Introducción

La geopolítica, como ciencia, requiere dar respuestas objetivas a problemas específicos con los cuales debe enfrentar el Estado nacional para potencializar todas sus capacidades frente a las amenazas y riesgos que el escenario internacional pueda presentar; de igual manera, su teorización requiere de un constante debate de sus conceptos postulados, características y paradigmas para mantener su vigencia y en ese sentido ha ido respondiendo la geopolítica a razón de ser una ciencia que está íntimamente relacionada a dar respuestas que apoyen al tomador de decisiones de un Estado desde una perspectiva clásica: la proyección de los intereses nacionales.

Luego entonces, estudiar el Siglo XXI requiere dar explicaciones cada vez más eficaces desde la consideración en la que ya no es del todo aplicable el expansionismo territorial como operó la historia de la humanidad prácticamente desde el siglo pasado cuando, se dio el brinco evolutivo hacia la cuarta revolución tecnológica y más cuando estamos en una transición hacia una quinta etapa. El proceso que viven las relaciones internacionales, va en el de tener una interacción constante entre el factor político, económico, social, seguridad y geopolítico; lo que provoca un dinamismo que requiere de análisis y respuesta adecuados al momento histórico en el que vivimos, que es complejo por las necesidades de una sociedad que necesita respuestas inmediatas a sus diversas problemáticas, de ahí la necesidad de replantear diversos postulados de la geopolítica como el de repensar su teorización a través de conceptos que ofrezcan respuestas verosímiles a problemas complejos como son el cambio climático, el control de recursos estratégicos, migración, evolución tecnocientífica (inteligencia artificial), derechos políticos y libertades humanas.

Al mismo tiempo, prevalecen viejas formas de convivencia esenciales para la coexistencia de las naciones, como son el ejercicio de la soberanía territorial y la aplicabilidad de la acción de la seguridad y defensa nacional para preservar la existencia del Estado.

Bajo esta consideración, es oportuno tomar en cuenta cómo han evolucionado los modelos de la configuración de las fronteras, si primero éstas se establecieron a causa de los influjos como relieves y accidentes geográficos, de lagos, ríos y de litorales; los avances tecnológicos han traspasado en buena parte el concepto tradicional con el uso en todo momento de lo que ofrece el ciberespacio. Sin embargo, el sentido de pertenencia de una sociedad está resguardado en cómo la nación tiene muy en claro cuáles son sus límites geográficos, de su proceso de delimitación, pero ante todo cómo brindan la certeza de que son debidamente protegidos para preservar la existencia de la nación.

Marco teórico

Es a partir de lo ya expuesto, que para fines de esta investigación propone hacer un acercamiento teórico de las zonas de control y de influencia. De ahí que, si entendemos por control aquello que significa intervención, inspección o fiscalización; nos lleva a considerar también el ejercicio de dominio, preponderancia; pero, ante todo, de hegemonía. Ahora bien, es de considerar para este primer acercamiento, que en el caso de influencia, se debe contextualizar como una capacidad del propio ejercicio del poder para alterar la condición de una situación en específico, asumiendo que ésta se produce a causa de la acción de liderazgo que alguien ejerce (en este caso un Estado-nación determinado), asumiendo que se debe ejercer hábilmente para que se logre un determinado fin que permita que los intereses nacionales tengan la debida proyección que dé la posibilidad de mantener una presencia real en el ánimo de la élite gubernamental de otra u otras naciones.

En este sentido, la geopolítica, como pensamiento holístico de nuestro siglo, permite identificar que determinadas naciones buscan ejercer su preponderancia no solamente en su espacio soberano; por el contrario, que sus intereses nacionales tengan la capacidad de llevar a cabo a plenitud, o bien, cuyas capacidades les permitan ejercer cierto predominio. El mejor ejemplo de la construcción de este proceso, se dio durante la Guerra Fría, en la que se establecieron los bloques de control como lo fueron el pacto de Varsovia y la aún en operación, OTAN. Con estas estructuras se

establecieron zonas de influencia en donde se dirimía la conflictividad de las potencias para definir el orden internacional hoy vigente.

Regiones como el sudeste asiático, el golfo Pérsico, el mar Caribe, el centro de África, o bien la propia América Latina, se definen como zonas de influencia que a razón de movimientos estratégicos por la élites gobernantes en un momento determinado sabiéndose parte de la disputa hegemónica, se asumían de uno u otro bando como lo fue la India o Egipto, pero los respectivos liderazgos de las potencias buscaron que la capacidad de influencia se volviera de control para que les permitiera una mejor posición frente a sus adversarios con la firme intención de evitar la confrontación directa y que los actores secundarios fueran parte del escenario para resolver sus diferencias, de ahí la importancia de Angola, Afganistán, Vietnam, Cuba o Alemania (entendiendo el contexto de la Guerra Fría, y estando dividida esta nación en la federal y la democrática).

La disputa por el poder mundial permite identificar que el factor hegemónico requiere de una serie de zonas de amortiguamiento para que las potencias se mantengan en óptimas condiciones de desarrollo e impulsando las políticas adecuadas de seguridad y defensa nacional. Tales zonas de control y de influencia con el término de la Guerra Fría y el ascenso hegemónico de los EE.UU., se distorsionó la manera de identificar dichas zonas, pero con la presencia de las amenazas como el terrorismo, migración y el crimen organizado, han requerido de nuevas maneras de recrear esta condición que necesitan las potencias para darle percepción al nuevo orden que existe en estos días. Por estas causas, las zonas de control e influencia tienen ese *momentum* de rispidez que busca equilibrar las fuerzas de sus oponentes a razón de asuntos político-históricos, estratégicos, económicos o bien de recursos naturales.

Luego entonces, la Federación Rusa y la República Popular de China, a través del Mecanismo del Consenso de Shanghái, están reconstruyendo sus zonas de control y de influencia, que en términos reales son los que se van ubicando en la correspondiente antigua ruta de la seda. Por su parte, la Unión Europea tiene en el Magreb, como en sus lazos económicos en América Latina, la proyección de la construcción de un espacio de control y liderazgo, para recuperar viejas áreas de confort; asimismo, EE.UU. está recreando no solo sus propias zonas, sino también, sus capacidades defensivas como lo fue la fusión de la Flota del Pacífico con la del Índico, para vigilar las alianzas alrededor de la ruta de la seda y en el caso de

América latina, México se ha vuelto una pugna esencial, no solo por lo que puede representar el tratado comercial entre México, Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC), lo es también, por ser el puente de acceso tanto a la América anglosajona, como a la parte latinoamericana.

El Estado mexicano por su condición geográfica es un importante eslabón para la interpretación de las zonas de control y de influencia y si se particulariza, el golfo de California o mar de Cortés; de ahí que es de importancia que este mar interior bajo la soberanía mexicana, tiene una factibilidad de alcanzar un conflicto con los EE.UU. por reunir una serie de condicionantes ya que dicho espacio marítimo es un vértice desde donde se unen Latinoamérica con la región anglosajona y que es de gran interés para los intereses Chino-rusos, tanto por los recursos estratégicos como por las oportunidades de ampliación de sus mercados tradicionales.

De igual manera, el vértice proyecta de manera estratégica a esta región de América con el continente asiático, por lo que debe de entenderse la importancia de las necesidades existentes, de dar certeza a la seguridad y defensa nacional por parte de los EE.UU. debido a la vulnerabilidad que se presenta al sur de California en territorio mexicano, de ahí la categorización de explicar la teorización de las zonas de control e influencia, debido a que se necesita proyectar desde esa región las capacidades del Poder Nacional del Estado que busca mantener su predominio a partir de una serie de combinaciones de *hardpower* y *softpower* tal como se percibe en estos momentos históricos, en dónde se está dirimiendo la hegemonía global en tres escenarios: «*América del Norte, Europa Unitaria y la Ruta de la Seda*».

Estas zonas de control e influencia deben responder a la necesidad de contar con una eficiente fuerza de disuasión que tenga la nación para ejercer su seguridad de forma permanente e ininterrumpida, en una especie de conflictividad de baja intensidad para ir reafirmando la presencia del ejercicio hegemónico, como también que desde estas zonas se puede intentar un proceso de ampliación de las mismas en la competencia por el poder global.

Breve génesis histórica

En este orden de ideas y considerando la importancia del golfo de California que se encuentra en este vértice de intereses mundiales, es oportuno identificar el proceso de construcción de los espacios de una nación y para ejemplificar desde la teorización de las zonas de control y de influencia,

que permite recobrar la memoria histórica de lo que fue el proceso de construcción de la Nueva España en lo que hoy es el litoral del océano Pacífico, a partir de la península de California y el llamado mar de Cortés.

Al respecto, es de resaltar que, tras la conquista del Imperio Mexica, «Don Hernán Cortés» realizó una serie de exploraciones a las cuáles los especialistas han dividido en dos partes; la primera correspondiente a la posterior derrota Mexica y la segunda, a su regreso de España, con el título de «*Marqués del Valle de Oaxaca*», otorgado por el «*Emperador Carlos V*».

Hacia el año de 1522, Cortés escuchó hablar de una isla hacia el noroeste del imperio Azteca, por lo que tuvo la iniciativa de autorizar la exploración de lo que en su momento se le llamó mar del Sur (actualmente océano Pacífico). Para tal hecho se escogió la desembocadura del río Zacatula, para establecer un primer astillero que construyera las primeras naves que cumplieran la misión encomendada, misma que se le encomendó a «*Juan Rodríguez de Villafuerte*», junto con cerca de 40 Oficiales españoles y un número mayor de indígenas para que apoyaran en la colocación de las quillas de los primeros cuatro buques que se construyeron, que fueron dos carabelas para explorar en alta mar y dos bergantines para exploración de la línea costera. La proeza de la construcción estribó no solo en la fabricación, sino también en que los materiales para su elaboración previnieron del recién creado puerto de Veracruz. Tras enfrentar un incendio en el astillero que destruyó los primeros barcos casi terminados, se prosiguió en cumplir con la misión, por lo que las naves se terminaron en 1526.

Tales necesidades fueron a causa de órdenes expresas del Emperador («*Valladolid el 26 de junio de 1523*») de que se localizara un estrecho que se suponía existía para llegar a Asia, considerando que no se sabía que América era un gran macizo continental, lo que animaba al propio Cortés a buscar nuevos reinos que ampliaran las riquezas ya alcanzadas, pero de igual manera, lo animaba la posibilidad de hacer de la Nueva España un centro articulador del comercio de las especies entre Europa y los mercados asiáticos, como lo dictaminó la Cédula Real del 20 de junio de 1526, fechada en Granada, que además mandataba para que los barcos recién construidos en la Nueva España localizaran los barcos de «*Sebastián Caboto y de García Jofre de Loaisa*», los cuales habían zarpado desde España en busca de las islas de la Especiería¹.

¹ Para entenderlo, las Islas de la Especiería o Islas Molucas, son un archipiélago remoto ubicado al otro lado del mundo, en el extremo oriental de la actual Indonesia. Hasta allí habían llegado

Desafortunadamente el desconocimiento de los vientos como de las corrientes marinas, provocaron que dos de los bergantines que se construyeron en el astillero del río Zacatula, se perdieran en la exploración del litoral, quedando a disponibilidad las dos carabelas, mismas que se unieron a un navío de la flota de Loáisa, que llegó a la costa de la Nueva España, para lo cual Cortés nombró como capitán de esta nueva expedición a Álvaro de Saavedra Cerón, primo suyo y Oficial de confianza, zarpando del puerto de Zihuatanejo el 31 de octubre de 1527, logrando llegar a las islas Molucas. El resultado de esta nueva expedición fue de pérdidas económicas para Cortés, pues la corona nunca cubrió los gastos como había quedado estipulado.

Las intrigas palaciegas para que Hernán Cortés no asumiera control sobre la Nueva España, se concretaron mediante el ofrecimiento de un contrato del 27 octubre de 1529, por el cual Cortés se comprometió a explorar el océano Pacífico, obteniendo el derecho a parte de las riquezas conquistadas, pero se le prohibió que navegara en dirección de las islas Molucas. Por ello comenzó la construcción de nuevos barcos en la región de Tehuantepec y en Acapulco, que tras su conclusión fueron puestos a navegar sobre la línea costera hacia el norte de la Nueva España, con un fracaso estrepitoso tras hundirse la mayoría de ellos, lo que hizo pensar a Cortés en cambiar de planes e ir a la conquista del Perú; sin embargo, tal consideración pronto fue desechada por la presión de la Corona para que navegara al norte, tal como lo estipulaba el contrato convenido.

Luego entonces, los rumores de que en una isla al norte de la Nueva España (Baja California) había importantes reservas de perlas reanimó el proyecto de ir hacia ese espacio marítimo, que fue explorado en la parte correspondiente a la bahía de La Paz (hoy capital de Baja California Sur), a la cual se le llamó Bahía de Santa Cruz entre 1535 y 1536, con nuevos desastres, con la pérdida de vidas humanas y el hundimiento de varios barcos; los sobrevivientes regresaron a principios de 1536 al puerto de Acapulco sin obtener el resultado esperado. Las intenciones de Cortés por seguir explorando se centraron en el istmo de Panamá ante las dudas

los por entonces 107 o 108 supervivientes de la expedición de Magallanes, cumpliendo así el objetivo con el que habían salido de Sevilla hacía ya más de dos años. El capitán Fernando de Magallanes había muerto unos meses antes, librando un combate con los nativos de Mactán, en Filipinas. De las cinco naves con que partieron, solo restaban por entonces dos, la Trinidad y la Victoria, y ambas se encontraban surtas y llenas de olor dispuestas para emprender el viaje de regreso a España desde la isla de Tidore, donde el rey local Almasur les había tratado de forma muy amistosa. Verlo en: <https://www.rutaelcano.com/elcano-y-la-ilusion>.

del «*Virrey Antonio de Mendoza*», que veía en el activismo del Marqués un alto grado de insubordinación a las órdenes reales.

El nuevo fracaso de capitalizar el territorio del hoy Panamá a los anhelos de conquista de Cortés, lo obligaron a regresar a la empresa del golfo de California, aunado a los informes de «Álvar Núñez Cabeza de Vaca» quien estaba explorando el sur de lo que hoy es EE.UU. y de lo difícil de su travesía por la región por no tener el conocimiento adecuado para sortear los problemas que se le fueron presentando; por ello, Cortés recuperó el ideal de conquistar el norte, para lo cual preparó tres naves, que zarparon del puerto de Acapulco, al mando de «*Francisco de Ulloa*» el 8 de julio de 1539; sin embargo, los problemas siguieron con el hundimiento de diversos barcos cuando iban al encuentro de la desembocadura del río Colorado, conociendo que la Baja California era una península y no una isla como se pensaba, sin embargo los cartógrafos no aceptaron este hecho hasta el Siglo XVII con los datos que se obtuvieron de los viajes de los sacerdotes y cartógrafos «*Kino y Salvatierra*»². Los fracasos, como el hundimiento de barcos, el no encontrar la riqueza esperada en perlas y el problema de no cartografiar adecuadamente la región, se sumaron al gran recelo del Virrey Mendoza que mandó detener a los miembros de la flota de exploración sobrevivientes en el puerto de Huatulco, marcando el rompimiento con Cortés, al evitar que todos los afines al Marqués pudieran salir de la Nueva España; sin embargo, los esfuerzos que llevó a cabo Cortés y sus hombres permitieron descubrir que la Baja California no era una isla, que contaba con muy poca agua dulce y sí grandes extensiones de desierto y un río en el vértice entre lo que hoy es Baja California y Sonora, pero más aún, la Nueva España contaba con un mar interior fundamental para su proyección como *hub*³ del imperio español.

Al revisar lo acontecido en este primer periodo de exploración en el Siglo XVI, la construcción de zonas de control y de influencia va más en el sentido de establecer las rutas de navegación, control de las áreas comerciales y la expansión del espacio territorial del imperio, considerando que para ese momento histórico no existe derecho internacional o derecho

2 Borah, Woodrow, Hernán Cortés y sus intereses marítimos en el pacífico. El Perú y la Baja California. UNAM, Ciudad de México <http://www.revistas.unam.mx/index.php/ehn/article/view/3233/2788>

3 El término en inglés se refiere a un eje o un centro de actividad, región o bien a la conectividad de la red del ciberespacio. En este sentido, para una explicación desde la perspectiva geopolítica, es aplicable para definir un punto de conexión o de distribución que potencializa las ventajas de los flujos de una nación, como pueden ser, ríos, montañas, llanuras, mares u océanos.

internacional marítimo, pero más aún, la autoridad mundial para dirimir las diferencias entre los reinos católicos de dicho siglo era el Papa, quien a partir de una serie de encíclicas y bulas, fue legislando a favor de España o de Portugal y en menos medida de Francia e Inglaterra (recordando que la primera mitad del Siglo XVI sigue siendo católico el reino), para la configuración de los reinos en América, siendo el español quien definió la preponderancia de este continente como su más importante espacio de control e influencia, pero sin la debida claridad de fronteras y ante el acecho de las demás potencias de la época.

De ahí es de resaltar que el proceso de la conquista de los territorios requirió el control de los mares de Sur (como ya se comentó, es el océano Pacífico), e igualmente acceder al continente asiático para la obtención de las especias y otros productos de alta competitividad al interior de Europa a los cuales Francia y Gran Bretaña ambicionaban alcanzar haciendo uso de las rutas de navegación exploradas por los portugueses alrededor de África. En esta causa, fue que para 1565, «*Pedro de Urdaneta*» saliendo de aguas de la Nueva España logró llegar a lo que hoy se conoce como Filipinas por medio de la ruta de la «*Tornavuelta*»⁴, que les permitió contar con una ampliación de sus posiciones coloniales, que facilitó un acrecentamiento de las riquezas del reino al tener control del comercio asiático a partir de la nueva ciudad y puerto de Manila; luego entonces, la autoridad de Madrid comenzó a considerar en la importancia de la península de California debido a que el galeón venía de regreso de ese lugar hacia el puerto de Acapulco o al de Zalagua, requería hacer algunas paradas para reabastecer agua y comestibles, previo a su arribo final tras largas semanas de navegación a través del océano Pacífico.

Asimismo, durante su viaje de regreso a América, el galeón en diversas ocasiones fue perseguido por piratas holandeses, por las riquezas que traía consigo, vitales para el comercio español en su competencia con las otras potencias por la supremacía global; es decir, se estaba construyendo por parte de España sus propias zonas de control y de influencia a partir de contar con rutas de navegación seguras y de puertos eficientes para enfrentar cualquier tipo de amenaza de las potencias marítimas que asolaban sus posesiones; por ello, la corona española urgió a los virreyes de la Nueva España a que se construyera una ciudad o puerto para la protección del galeón, por lo que se consideró la región de California por tener una serie

4 Olveda, Jaime, Relaciones Intercoloniales Nueva España-Filipinas. Colegio de Jalisco, Guadalajara, 2015. https://www.academia.edu/34849494/Relaciones_intercoloniales_EBOOK_PDF_1_.pdf_Los_textiles_de_urdimbres_reservadas_en_el_Galeón.

de características muy específicas, primero era una larga franja de tierra que al visitante le proporcionaba la sensación de estar en una isla, no contaba con una población indígena rebelde, pero su valor principal era que servía de protección a un mar interior que podía servir de ser necesario para albergar a los barcos españoles como el galeón de Acapulco.

Sin embargo, los costos de poblar la península eran cada vez más onerosos e incluso peligrosos por no tener fuerzas militares y navales regulares para comenzar una empresa de tal magnitud y que apoyara la presencia española del lado del litoral del océano Pacífico, por lo que se prefirió alentar el establecimiento de misiones en lo que hoy es Sonora y Sinaloa, bajo el mando de la Compañía de Jesús, mismas que se fueron construyendo para consolidar una red de misiones que fueron edificadas alrededor del golfo de California o mar de Cortés y apoyaran al resto de las misiones que se encontraban al otro lado del océano Pacífico, entre Manila y Osaka (Velázquez, 1985).

Para 1547, el misionero jesuita «Francisco Xavier»⁵, formó todo un equipo para ir a la India tomando como punto de partida Manila y el intento de Felipe de Jesús por tener una misión en territorio japonés, era parte del proceso de los jesuitas por hacer del océano Pacífico su propia zona de control y de influencia. Si bien fallaron en este cometido, los intentos prosiguieron desde las misiones que se establecieron en la región de Sinaloa, pero fue a través de los sacerdotes Eusebio Kino y Juan María Salvatierra demostraron que la península de Baja California no era una isla (como yo se hizo referencia) y era parte del continente y que dada su ubicación geográfica miraba hacia el camino para llegar a China y Japón. Los esfuerzos por convencer al rey, se concretaron sin que con ello la corona solventara los gastos de establecimiento; por lo que, apoyándose con sus propios recursos y fieles de los jesuitas, para 1697, el cura Salvatierra, fundó la misión de Loreto. Con ello comenzó un proceso muy largo que a la fecha continúa, como tener pleno uso y control tanto de la península como de su mar interior (Velázquez, 1985).

Los esfuerzos por mantener su presencia en la península por parte de los jesuitas fue crear un Fondo Piadoso, con el que se autofinanciaba el desarrollo de las 15 misiones en la península que llegaron a contar cuando fueron expulsados por Carlos III. Tal acción que llevaron las nuevas autoridades Borbonas, estribaba en que estas instalaciones tenían

5 Hausberger Bernd, La Vida cotidiana de los misioneros jesuitas en el noroeste novohispano
<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/novohispana/pdf/novo17/0257.pdf>

una importante misión, además de impulsar el cristianismo-católico, sirvieron como promotoras de acercamiento económicas, puntos para el comienzo de exploraciones y definir una especie frontera móvil, pues conforme se obtenían tierras nuevas éstas permitirían avanzar con el expansionismo del imperio.

Desarrollo

La independencia llegó, la pérdida de Texas, la guerra contra EE.UU., la guerra de Reforma, el imperio de Maximiliano, el triunfo de la República, el porfiriato y la era de los gobiernos institucionalizados y la alternancia en el gobierno y los problemas que enfrentaron Cortés o los jesuitas siguen teniendo diversas coincidencias, como es el que la población de la península sigue teniendo una percepción de que son una isla sin la debida atención de las autoridades federales, así como fue el establecimiento de misiones para el comercio de perlas, de sal o de vino, existe algo parecido en cómo están ubicadas las actuales poblaciones y teniendo en cuenta la frontera norte de la península, mantienen esa condición de fronteras móviles ciudades como Tijuana, Ensenada, Tecate o Mexicali; debido al dinamismo que existe en esta región a causa de la actividad comercial y migratoria entre EE.UU. y México.

La teoría de las zonas de control y de influencia, tiene en la frontera de la península como en el golfo de California, en la parte del río Colorado, un dinamismo muy específico; por ejemplo, para principios del año 2019, Baja California tuvo el mejor porcentaje dentro de la industria maquiladora, contando con el 18.2% de los establecimientos existentes a nivel nacional y el 12.5% del personal que labora en éstos solo superado por Chihuahua, que tiene el 13.2%⁶. Esta fracción de la industria maquiladora es parte importante de las características con las que la frontera ha adquirido una relevancia muy importante para el propio proceso de desarrollo nacional, pues de igual manera, el corredor que va desde San Francisco, en California, hasta las ciudades fronterizas mexicanas se han vuelto un vínculo estratégico para la economía estadounidense, en un momento fundamental para la definición del orden global.

Esto debe de entenderse en cuanto a la transformación económica que ha sufrido esta región para liderar los avances en materia de la cibernética y la inteligencia artificial y todo el proceso tecnológico, que conlleva a partir de una serie de insumos que son requeridos, aunados a

6 <https://www.elimparcial.com/mexicali/mexicali/Tiene-BC-18-de-industrias-IMMEX-en-todo-el-pais-20190501-0004.html>

otras ramas económicas de las cuales California tiene como aporte para el desarrollo de EE.UU. Una característica importante para una zona de control y de influencia, es el peso económico que la parte preponderante ejerce para implementar su dominio; luego entonces, el estado de California tiene un peso significativo sobre los mercados globales, como al mismo tiempo sobre el espacio de la península bajacaliforniana y sobre el propio mar de Cortés.

El estado de California, ubicado al suroeste de los EE.UU., es el más poblado de esa nación con 40 millones de habitantes, en donde consideran de alta prioridad a sus trabajadores quienes han permitido colocar a este estado como la quinta economía global en los últimos años, después de haber estado al borde de la quiebra al final de la administración Obama. En nuestros días, su PIB (*producto interior bruto*) se ubica en los 127,000 millones de dólares; parte de este crecimiento se encuentra en el sector financiero e inmobiliario, que ha aportado al PIB del estado unos 26,000 millones, sin dejar de considerar la gran valía del sector tecnológico que reporta tan solo 21,000 millones de dólares y el de las manufacturas, cuyos rendimientos son de alrededor de 10,000 millones de dólares.

Para considerar la importancia de California, su PIB global para el año de 2017 fue de 2.7 billones de dólares, mientras que el de un socio estratégico como México fue de 1.04 billones para ese mismo año, o bien frente a la primera economía de América Latina que es Brasil, que alcanzó el 1.8 billones de dólares. Estos datos nos reflejan que la economía del estado de California es prácticamente la suma de las dos primeras economías del subcontinente americano.⁷ Estos datos son importantes pues reflejan lo que es California si lo comparamos para 2017 con el PIB de los propios EE.UU. (19,4 billones de dólares), con el de la RP de China (12 billones), con el de Japón (4,87 billones) o bien con el de Alemania (3,68 billones). El crecimiento económico de California, en 2012 logró superar a Brasil y Rusia, su recuperación económica fue de un aumento de 700,000 millones de dólares para su PIB, permitiendo generar poco más de 2 millones de empleos⁸.

Ahora bien, esta fortaleza económica de acuerdo a la Corporación de Economía y Desarrollo de Los Ángeles (LAEDC) se mantendrá en los próximos años a causa del crecimiento del mercado laboral en la parte del sector industrial que durante el 2018 se generaron 324,700 nuevos

7 <https://www.bbc.com/mundo/noticias-44204832>

8 https://elpais.com/elpais/2018/05/09/opinion/1525882179_659426.html

empleos y 311,800 para el año de 2019, logrando mantener una tasa de desempleo bastante estable de un 4.2%, siendo la que continuará cayendo en EE.UU., para posicionarse como el mejor lugar para la obtención de un empleo bien remunerado⁹.

No obstante de este impulso económico que se ha ido teniendo en los últimos años, los habitantes del estado de California han valorado su fortaleza al interior y fuera de su nación, no solo porque aportan ante el Colegio Electoral 55 votos; también es a causa de una profunda vocación política que les ha permitido ser pieza clave en diversas elecciones presidenciales; sin embargo, la llegada del presidente a la Casa Blanca por una parte de los californianos fue decepcionante ya que les pone en duda su condición como naturales de ese estado, por el tipo de políticas migratorias y raciales que el presidente hizo, cuando tomó posesión de su encargo gubernamental.

Por ello, diversos grupos han formado una coalición a la que han denominado *CALEXIT (California y Exit en inglés)*, que promueve la separación de la Unión y formar su propia República con seis estados; este movimiento radical tiene influencia en el *BREXIT (Britain y Exit en inglés)*, si bien no se le considera por el momento en algo aún serio, sí es parte de las discusiones dentro del sector de los *Millennials* por no sentirse debidamente representados cuando ven la relevancia que su economía tiene para EE.UU. y el control e influencia que ejerce sobre la península bajacaliforniana mexicana.

El año 2018 se lanzó la convocatoria para promover un referéndum a favor o en contra de la permanencia en los EE.UU., que no logró prosperar, pero que se suma a los diversos grupos nacionalistas-separatistas de nuestro siglo que buscan modificar al Estado tradicional que veníamos estudiando desde el siglo pasado. Dentro de las causas de sus intenciones separatistas se encuentran: ser un estado que brinda una de las mejores educaciones de los EE.UU., como ejemplo se encuentra la Universidad de Stanford, o bien su capacidad de adaptación a la migración por los importantes aportes que ha ofrecido a la sociedad, ser un estado que sabe hacer un adecuado uso de sus impuestos para el beneficio social, así como haber gestionado adecuadamente la deuda pública en su momento de crisis económica y por último, por estar empeñados en apoyar a las causas de apoyo al control del cambio climático.

9 <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2018780877.html?idPais=US>

Figuras prominentes del Valle del Silicón y directivos de la aplicación de transporte privado Uber, han hecho importantes pronunciamientos separatistas, e incluso están promoviendo que se les unan los estados de Oregón y Washington en su cruzada por convertirse en una nueva República en el continente americano¹⁰, que sin duda buscaría tener su expansión hacia el sur de la frontera actual teniendo en la península una proyección excelente hacia América Latina, pero también demandaría soberanía sobre los recursos pesqueros, estratégicos en el mar de Cortés presionando a la economía mexicana, pues bloquearía de inmediato el desarrollo de los estados costeros del litoral del pacífico mexicano, aunque lo más grave, es que sería muy factible la separación de la península para sumarse a los estándares de crecimiento de su nueva nación.

Si bien existen propuestas prospectivas de separatismos en EE.UU., Canadá y México, para unir porciones de estas naciones en nuevos Estados, las instituciones han funcionado para preservar la integridad de cada una de estas naciones; al mismo tiempo, para el caso de los EE.UU., una de las instituciones que refrenda su soberanía e intereses son las fuerzas armadas y que en el caso de California son parte de una estructura eficientemente articulada, por ejemplo en todo el territorio estadounidense (incluyendo los territorios de ultramar) se cuenta con 1.3 millones de efectivos, de los cuales en el estado ya señalado, están destacados más de 160,000 elementos tanto en activo como en reserva, en 32 bases distribuidas por todo el territorio.

De igual manera, se debe considerar que tal despliegue es importante desde el análisis de la teoría de las zonas de control e influencia debido a que el centro de disputa se encuentra precisamente en Asia-Pacífico, que va desde las rutas comerciales a los centros de desarrollo tecnológico y al propio despliegue de fuerzas para hacer valer la praxis que en su momento el «Capitán Alfred T. Mahan» definió como política de puertas abiertas para establecer la frontera de EE.UU. hasta la costa asiática. Tal percepción aún prevalece, por lo que el área alrededor de San Diego le da la debida proyección para cubrir todo el litoral del Pacífico americano e igualmente tener la debida conexión hacia Hawái y Okinawa como puntos de su defensa que ha prevalecido con bastante éxito durante todo el siglo pasado y lo que va del actual.

¹⁰ <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-37932391>

Ahora bien, el valor estratégico que tienen estas bases, es que la mayoría están alrededor de la ciudad y puerto de San Diego, muy cerca de la frontera con México, teniendo una clara proyección sobre la península y el mar de Cortés. De ahí que es importante destacar que la **Fuerza Aérea de EE.UU.** cuenta con más de 17,000 miembros del servicio en California, los cuales están repartidos en 6 bases diferentes, siendo la más importante *Fort Edwards*, que alberga a más de 10,000 militares e igualmente es la segunda base más grande de la Fuerza Aérea de los EE.UU., siguiendo en ese orden, la de *Los Ángeles y Vandenberg* están intensamente implicadas con las operaciones militares y de misiles del espacio. Las otras bases son las siguientes:

- Base de la Fuerza Aérea de Beale, en Marysville, CA.
- Base de la Fuerza Aérea Edwards, en Edwards, CA.
- Base de la Reserva de la Fuerza Aérea de marzo, en Riverside, CA.
- Base de la Fuerza Aérea de Travis, en Fairfield, CA.

El **Ejército** tiene poco más de 7,000 militares destacados en el estado, siendo ínfimamente menor con respecto a las otras fuerzas, esto debido a las prioridades como estado costero que debe salvaguardar sus intereses tanto sobre espacio aéreo y marítimo en dirección al océano Pacífico, pero también sobre el territorio de México; no obstante, la reserva de la guardia del Ejército cuentan con más de 30,000 miembros en California. Se destacan las bases de *Fort Irwin, Sierra Army Depot y Fort Hunter Liggett*. La otra base es la siguiente:

- Presidio de Monterey, en Monterey, CA.

Por su parte la **Guardia Costera** sólo tiene dos bases, con al menos 4,000 efectivos en servicio activo sirviendo en California en:

- ISC Alameda, en Alameda, CA.
- TRACEN Petaluma, en Petaluma, CA.

En cuanto al **Cuerpo de Marines**, es *Camp Pendleton*, quien tiene la mayor presencia en California con más de 62,000 miembros en servicio activo y cuyas actividades han sido fundamentales en el combate contra el terrorismo a nivel global, destacándose en Medio Oriente. Al mismo tiempo, se encuentran otras bases, como son:

- Cuerpo de Infantería de Marina Aire Centro de Combate Veintinueve Palmas, en Twentynine Palms, CA.
- Estación Aérea del Cuerpo de Marines Miramar, en San Diego, California.

- Marine Corps Logistics Base Barstow, en Barstow, CA.
- Marine Corps Mountain Warfare Training Center Bridgeport, en Pickel Meadows, CA.
- Marine Corps Recruit Depot San Diego, en San Diego, California

Si el Cuerpo de marines es numeroso, lo es más el de la Armada estadounidense, pues ahí están destacados poco más de 41,000 miembros en servicio activo. Hay más de 14 bases navales en California, pero casi en la totalidad de los miembros en servicio activo se encuentran en la «*Base Naval de San Diego*», perteneciente al Comando Indo-Pacífico con más de 20,000 efectivos. Dicha instalación naval en San Diego, tiene también una capacidad para albergar más de 50 barcos que pueden emplearse en cualquier momento. El resto de las estaciones, bases y escuelas son las siguientes:

- Estación Aérea Naval Lemoore, en Lemoore, CA.
- Estación de Armas Aéreas Navales Lago China, en China Lake, CA.
- Base Naval Coronado en San Diego, CA.
- Punto de Base Naval Loma, en San Diego, CA.
- Base Naval San Diego, en San Diego, CA.
- Base Naval del Condado de Ventura, en Point Mugu, CA.
- Escuela Naval de Posgrado, en Monterey, CA.
- Estación de Armas Navales Seal Beach, en Seal Beach, CA.
- Punto de la estación aérea naval Mugu, en Point Mugu, CA.
- Centro de Batallón Naval, en Port Hueneme, CA.
- Hospital Naval Pendleton, en San Diego, CA.
- Centro Médico Naval San Diego, en San Diego, CA.
- Complejo Naval de la Isla Norte, en San Diego, CA.

Finalmente, la Guardia Nacional, tiene una capacidad de operación con 18,000 miembros en el estado. Este brazo de la Guardia Nacional, cuenta con su parte Aérea y la del Ejército, siendo la mayor población en calidad de reserva. Por ello, La Guardia Nacional tiene sus principales bases en Camp Roberts, Camp San Luis Obispo y Fort Hunter Liggett y Campo Moffett¹¹.

Con el desglose que se ha presentado, se puede observar el porqué es que están más de 190,000 miembros del servicio en California, teniendo entera presencia de las cinco ramas de sus fuerzas armadas: Ejército, Fuerza Aérea, la Guardia Costera, Cuerpo de Marines y Armada; de igual

¹¹ <https://militarybases.com/california/>

manera, se debe considerar que entre las instalaciones como la «*Estación Aérea de la Infantería de Marina Miramar*», la Base de la Infantería de Marina de Camp Pendleton, la Base Naval de Coronado, la Base Naval de San Diego y la Base Naval Point Loma¹².

La preponderancia de la Armada y los Marines, permite identificar el tipo de estrategia que se tiene para el Asia-Pacífico y cuál es la influencia que se percibe hacia la península de Baja California, por ser un punto de avanzada para sus necesidades logísticas y tácticas, pero aún más, el propio golfo de California o mar de Cortés, independientemente de su valor por los recursos naturales que ahí están depositados, es un importante espacio marítimo que bien puede resguardar a la estructura de la Armada de los EE.UU.

Otro elemento a considerar para la teoría de las zonas de control y de influencia es el río Colorado que a principios del siglo pasado llegó a arrojar en su delta en el golfo de California 22 mil millones de metros cúbicos, pero para mediados del Siglo XX su caudal se redujo a 10 mil millones, limitando su uso a 1,850 millones de metros cúbicos, como estipula el Tratado Internacional de Aguas de 1944. Sin embargo, para nuestras fechas su caudal se ha reducido a menos de 1,850 millones de metros cúbicos, además se considera que, para principios del Siglo XX, dicho río llegó a transportar 1,230 millones de metros cúbicos de material aluvial¹³.

De igual manera, dicho río por sus características llegó a generar diversos problemas sobre todo a su paso por México, debido a las condiciones orográficas que provocaban cambios en su caudal, causando disputas entre las empresas que lo utilizaban a su paso como eran «*la Colorado River Land, la Sociedad de Irrigación, Terrenos de Baja California, la Compañía de Tierras y Aguas de la Baja California*»; sin embargo, la empresa Colorado River Land Company fue la que explotó para su beneficio la agricultura en el valle de Mexicali.

12 <https://www.telemundo20.com/noticias/destacados/5-bases-militares-en-San-Diego-apoyaran-operativo-en-la-frontera-operation-faithful-patriot-499341701.html>

13 Al respecto se debe de entender Aluvial como: Son suelos de materiales transportados o depositados en las planicies costeras y valles interiores. Son aluviones estratificados de textura variable. Son suelos recientes o de reciente deposición y carecen de modificaciones de los agentes externos (agua, clima, etc.). Se ubican en áreas ligeramente inclinadas o casi a nivel en las planicies costeras y valles interiores en donde el manto freático está cerca de la superficie y el drenaje por lo general es pobre. Son suelos de alta productividad permitiendo agricultura intensiva y mecanizada, aptos para toda clase de cultivos. Es factible el uso de riego. <http://portafolio.snet.gob.sv/digitalizacion/pdf/spa/doco0245/doco0245-seccion%20g.pdf>

Los problemas con este río se incrementaron a causa de que en 1930 se le hicieron importantes modificaciones a su caudal en EE.UU. para aprovecharlo en la presa Boulder;¹⁴ por lo que entre 1930 a 1940, México sólo recibió 16 mil millones de metros cúbicos de agua, mismos que fueron disminuyendo durante el periodo de la «*Segunda Guerra Mundial*» a ocho mil millones de metros cúbicos que se iban al golfo de California.

Este río había sido considerado uno de los más caudalosos de la región, un importante afluente de aguas desde su origen en el estado de Arizona en dirección a México, pues se decía que sus aguas provocaban un vasto oleaje que provocaban la destrucción de embarcaciones que navegaban en su corriente todavía a principios del siglo pasado y para la temporada de lluvias eran de un gran valor; en diversas ocasiones, las inundaciones que provocaban sus aguas sobre el valle de Mexicali, convirtiendo en un vergel esta región, encontrándose a sus orillas álamos y sauces. Además de zacate de cachanilla, carrizo de flecha, uno que otro tornillo y algunos mezquites.

El río, en la actualidad ha servido a muchos de los lugareños para hacer reclamaciones nacionalistas pese al poco caudal y no considerando el nacimiento de las aguas del Colorado, lo que provoca seguir manteniendo pláticas con el gobierno estadounidense para definir el rumbo que se le quiere dar a su categoría si es un río internacional o uno nacional, debido a sus implicaciones por desembocar en el mar de Cortés; de igual manera, se debe de considerar que es uno de los más vigilados, analizados y con tintes de tensión considerándolo desde la teoría de las zonas de control e influencia, pues existe una alta dependencia del río por parte de California y Arizona, en EE.UU., y Baja California y Sonora, en México¹⁵.

Otro elemento a considerar, son las características que tiene el golfo de California, considerado como un mar subtropical (con una superficie de alrededor 265,000 km²), reservorio de una infinidad de especies; pero ante todo, ahí se encuentran importantes reservas de gas, que para la pasada administración del presidente Enrique Peña Nieto ya se tenían consideradas como estratégicas y que fueron enunciadas en un documento

14 Al inicio de los trabajos de construcción se le nombró de esta manera, aunque al haberse terminado, se le denominó como presa Hoover, en honor a Herbert Hoover, quien jugó un papel importante durante su construcción como Secretario de Comercio y después, como presidente de Estados Unidos.

15 Samaniego López, Marco Antonio El control del río Colorado como factor histórico. La necesidad de estudiar la relación tierra/ agua http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-73722008000200002

al que se le denominó: Provincia Petrolera del golfo de California¹⁶, teniendo como antecedente que Petroleos Mexicanos (PEMEX) en el año de 1965 había realizado una investigación para localizar gas metano en el mar de Cortés, para lo cual se realizaron las debidas exploraciones en los pozos Extremeño I (en las costas de Puerto Peñasco, Sonora) y Extremeño II (en la Isla Ángel de la Guarda, Baja California), determinando que había la posibilidad mínima de la presencia de hidratos de metano.

Ahora bien, en dicho documento se destacó tanto por ser una cuenca sedimentaria en la cual se encuentra material orgánico que permite en un alto porcentaje considerar que existen yacimientos por ser explotados, pero aún más importante, por estar cerca de la frontera estadounidense y que puede abastecer las necesidades energéticas del estado más importante de esa nación: California, como a la propia Arizona.

Por tal hecho, se han catalogado seis zonas al norte del golfo de California para ser exploradas y factiblemente explotadas como son: «*Tiburón, Tepoca, Altar, Delfín, Wagner y Consag*». Las tres primeras localizadas sobre la costa de Sonora, mientras que las restantes se encuentran en la margen de Baja California y el valle de Mexicali, pero la que puede tener más posibilidades de éxito es la de la cuenca de «*Tiburón*» al contar con una depresión de siete kilómetros de profundidad; pero al sur de Sonora y norte de Sinaloa, se encuentran las zonas de Guaymas, Carmen, Farallón, Pescadero y Alarcón, que ha permitido que para las investigaciones que realizó PEMEX, se pueda considerar a este espacio marítimo, como una serie de sistemas petroleros de altas probabilidades de desarrollo.

Ahora bien, si existen posibilidades de existencia de petróleo, también las hay en materia de gas natural a partir de la presencia de Lutitas, que es una piedra de la era del Mioceno, por lo que para 2013 se estableció todo un programa de inversión para establecer tres y posteriormente concretarlos en 20 para ser explotados a partir de la técnica de fracturación (*fracking*) y esperar buenos resultados; sin embargo, diversas asociaciones medioambientales mexicanas y estadounidenses se han opuesto a que lleven a cabo este procedimiento por ser altamente contaminante y lesivo para las especies endémicas del golfo, además del impacto a las áreas protegidas como son: Parque Nacional Archipiélago de San Lorenzo, Reserva de la Biósfera Zona Marina Bahía de Los Ángeles, canales de Ballena y Salsipuedes, isla San Pedro Mártir, Parque Nacional Bahía de

¹⁶ Pemex Exploración y Producción. Provincias Petroleras de México. Subdirección de Exploración https://www.academia.edu/16153383/Provincias_Petroleras_de_México

Loreto, Parque Nacional Zona Marina Archipiélago Espíritu santo, Islas del golfo y Reserva de la biósfera alto golfo de California y delta del río Colorado, Parque Nacional cabo Pulmo y Área de Protección de Flora y Fauna Balandra¹⁷.

Con los resultados de las exploraciones que se han venido realizando desde 1965, la empresa petrolera *Shell* se unió a la estadounidense *Sempra Energy* para establecer todo un programa de trabajo que tuviera como finalidad aprovechar la posibilidad de explotar el recurso estratégico que se encuentra en esta región, haciendo uso de sus diversas filiales que ya operan al norte de México.

La estructura con que cuenta dicha empresa está conformada de las siguientes empresas: «Energía Costa Azul», que opera con una regasificadora de gas natural en Ensenada, con una capacidad para procesar mil millones de pies cúbicos de gas natural diario; «Energía Sierra Juárez», con proyectos de energía eólica, en Jacumé, La Rumorosa, cordillera Molina y sierra de Juárez, para producir, hasta mil 200 megavatios de energía eléctrica; la «Termoeléctrica de Mexicali», que maneja una central termoeléctrica de ciclo combinado capaz de producir 600 megavatios de electricidad con dos turbinas que funcionan con gas; Ecogas Mexicali, que provee gas natural a más de 100 clientes de la industria del vidrio, acero, papel, automotriz y electrónicos, con una red de distribución de más de 450 km en gasoductos de gas natural; «Transportadora de Gas Natural de Baja California», que opera 47 kilómetros del ducto de transporte de gas natural, transportando hasta 800 millones de pies cúbicos de gas por día e inicia en la interconexión con el sistema de Gasoducto Bajanorte, en el área de Tijuana y puede enviar el gas hacia la interconexión con el sistema de «San Diego Gas & Electric» en la Mesa de Otay, California, o hacia la Central Termoeléctrica Presidente Juárez, de la Comisión Federal de Electricidad en Rosarito¹⁸.

Hoy en día, los recursos petroleros son muy importantes para mantener el dinamismo de la economía internacional; sin embargo, ante las necesidades que se van estableciendo de utilizar energías limpias, el gas natural es una pieza de gran importancia para mantener las características con las que hasta estos días ha tenido el desarrollo de las economías nacionales y globales; luego entonces, esta zona de influencia

¹⁷ <https://www.sdpnoticias.com/local/baja-california-sur/california-fracking-negocio-golfo-gran.html>

¹⁸ <https://www.sinembargo.mx/25-08-2011/29725>

y de control tiene un elemento de valor agregado y que pesa más que la propia industria del turismo o la pesca; la necesidad de contar con un recurso esencial como lo es el petróleo y el gas, ponen a esta región como punto estratégico para las necesidades de la competencia por la hegemonía global.

Consideraciones finales

Durante el desarrollo que ha ido llevando México en sus casi dos siglos de existencia, ha tenido que ir aprendiendo diversas lecciones de comportamiento del escenario internacional. La candidez con la que los primeros insurgentes consideraron que era surgir como nación independiente, rápidamente cambió; fueron entendiendo que los intereses de las potencias estaban en el sentido de proyectar toda su capacidad de predominio sobre territorios, naciones y sociedades; así, el Siglo XIX, fue de un doloroso aprendizaje el comprender que la soberanía se defiende más allá de la discursiva y la oratoria; se defiende con acciones claras para preservar la integridad de la nación en cualquier momento.

El Siglo XXI, ha traído una interesante modificación del pensamiento geopolítico para darle una adecuada respuesta a todos los movimientos globales y regionales que en las últimas fechas se han observado, de ahí el interés por establecer nuevos métodos para dar certidumbre al análisis de situaciones como las que le acontecen a México, en este caso en la península de California y el mar de Cortés. El teorizar sobre las zonas de control y de influencia, permite considerar que México no solamente es un territorio en disputa por las potencias, es parte de una estructura de seguridad bien diseñada, en la confrontación que mantienen los EE.UU. frente a la Unión Europea, la Federación Rusa y la República Popular de China.

Tal confrontación está requiriendo que México no sólo sea un dique para el control de los flujos migratorios, sino que es un actor importante debido a su posición al contar con un acceso al océano Pacífico, tal como fue definido desde la era de la Nueva España; esa condición se va haciendo de consideración a causa de la península de Baja California y al mar interior que es el golfo de California, cuya condición de espacio territorial es al mismo tiempo una proyección de la capacidad de EE.UU. por mantener sus posiciones en el océano Pacífico, justo en un momento sensible para la estabilidad del *Statu Quo* que busca mantener haciendo uso de la conflictividad en diversas partes del mundo.

Para mantener este ritmo de actuación, es prioritario tener la certeza de que México pueda actuar en consecuencia, es decir, como un actor comprometido con los intereses de América del Norte. De ahí la importancia de esta investigación, pues los recursos que en la región ya mencionada se encuentran bien catalogados como parte de su estructura de Seguridad Nacional, con los cuales se puede entrar en un proceso de negociación para obtener un beneficio compartido. El establecimiento de más de 30 bases militares en el territorio de California, tener en este estado una estructura fuerte que permita el dinamismo del desarrollo más allá de las voces del separatismo y saber que pasando la frontera inmediata, se cuentan con los debidos recursos naturales para mantener su preponderancia en la región, es un argumento para mantenerse atentos a cómo irán evolucionando las situaciones, no solo por las especies endémicas en peligro de extinción, sino por quien hará uso de dichos insumos.

La teoría de las zonas de control y de influencia, es un proceso de conocimiento que puede permitir un modelo analítico para establecer las ventajas y desventajas con las cuales se habrá de enfrentar el Estado mexicano, tal como se describió en la presente investigación y es que, en el futuro inmediato, el control de agua, gas y petróleo, así como hacer uso de las ventajas de una porción que mira hacia el océano Pacífico, serán requeridas para definir alianzas y contrapesos a nivel internacional.

“El proceso de globalización está permitiendo que la teoría sobre la supervivencia de los Estados altere de manera especial las relaciones económicas y las anteponga a los intereses políticos”. *José Luis Cadena Montenegro*¹.

MIRADA GEOPOLÍTICA SOBRE LOS RECURSOS NATURALES EN EL ALTO GOLFO DE CALIFORNIA

CAPITÁN DE FRAGATA
ADONAY SANDOVAL MEDINA

El alto golfo de California

La gran masa de agua ubicada al norte del golfo de California, delimitada al oeste por el litoral del estado de Baja California; al este por la costa norte del estado de Sonora; al norte por el delta del río Colorado; y al Sur, por una línea continua que corre desde la punta San Francisquito en Baja California, hasta el extremo Sur de la Isla de San Lorenzo, de ahí, al punto meridional de las islas San Esteban y Tiburón, de ahí, a la punta Sur que conforma la bahía de Kino, en el estado de Sonora (Aguilar, 2018), es conocido como alto golfo de California (AGC).

Comprende el área marítima y costera a lo largo de 210 millas náuticas, medidas desde el extremo sur de la isla San Lorenzo, hasta el extremo meridional de la isla Montague, al norte de citada masa de agua, que incluye las grandes islas de: Ángel de la Guarda, Tiburón, San Lorenzo, San Esteban y otras de menor superficie; pero que, en su delimitación, permiten que el Mar Territorial nacional, se extienda hacia el interior del golfo.

La profundidad de sus aguas son bajas, siendo la mayor en promedio no superior a los 250 metros en la cuenca de Wagner (Ulises & Aguirre, 2017), variando éstas de los 100 hasta los cinco metros de profundidad conforme se navega del centro de la masa de agua, a la costa, manteniendo un promedio de 20 metros; un factor adicional, es la gran variación de las mareas, la cual presenta variaciones hasta de 10 metros en el delta del río Colorado y corrientes con velocidades

¹ Geógrafo y politólogo, profesional en Ciencias Militares, Magíster en Ciencia Política, Doctor en Geografía, especialidad en Geopolítica por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Catedrático universitario, consultor internacional en Defensa y Seguridad. Tomado del ensayo “La Geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados”.

hasta de 1.7 nudos Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT, 2007), (véase figura 1).

Figura 1: alto golfo de California.



Fuente: Sans Aguilar, (2018).

Destaca su importancia, debido a que en sus aguas existe una gran biodiversidad de recursos marinos, lo que convierte al AGC en una de las zonas más importantes para la explotación pesquera del país, actividad que se considera el motor económico de las comunidades asentadas en el territorio; algunas de ellas, consideran exclusivamente las actividades pesqueras, como única fuente de ingresos, siendo la etnia Cucapah -con una población aproximada de 150 personas- una de éstas; en el AGC, se encuentran asentadas alrededor de 210 localidades, concentrando alrededor de 69,700 personas; además de albergar la reserva de la biósfera que abarca una superficie de 9,348 kilómetros cuadrados, entre ambientes marinos y terrestres Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca (CONAPESCA, 2019), establecida por decreto presidencial en junio de 1993, nombrándose como Reserva de la Biósfera alto golfo de California y delta del río Colorado (Gobernación, 1993) y en el año 2005 fue incluída como Sitio de Patrimonio Natural de la Humanidad de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), junto con las islas del golfo de California (SEMARNAT, 2007).

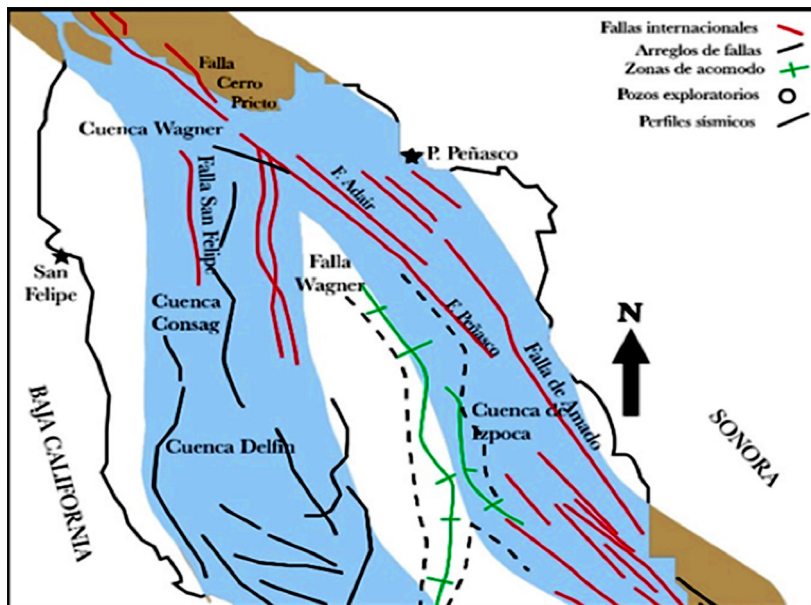
Además de la riqueza marítima que se alberga en sus aguas, el AGC cuenta también con una diversidad de recursos naturales no renovables en las áreas insular y continental, en las que se practica la recolección de sal y la minería (extracción de sales, pétreos y metales), actividad que reporta ingresos económicos para la región y a la que se dedica una gran cantidad de personas que laboran en las diversas minas de extracción de oro cercanas a la costa, tanto en el municipio de Caborca, en Sonora (La herradura, La Nochebuena y Soledad Dipolos), como en San Felipe, en Baja California (Real de Ángeles).

Esta área es un atractivo turístico, actividad que reporta considerables ingresos económicos a Sonora y Baja California. Existen tres lugares que son altamente frecuentados por paseantes -sobretudo en la temporada alta- que disfrutan de la apacibilidad del AGC, en donde el turismo fronterizo ofrece actividades náuticas y paseos terrestres en las dunas del desierto. Destacan Puerto Peñasco (Sonora), San Felipe (Baja California) y el Golfo de Santa Clara (Sonora), como los lugares preferidos para visitar, y como producto del turismo se genera una importante derrama económica, lo que contribuye grandemente a los ingresos estatales, por las diversas actividades económicas que se realizan en tales lugares.

Recursos naturales debajo del lecho marino

La ubicación del golfo de California, es privilegiada debido a que alberga una gran cantidad de especies marinas y, además, estudios prospectivos por parte de Petroleos Mexicanos (PEMEX), determinaron que en esa megaregión existen yacimientos de *gas shale* o gas natural, esto debido a la existencia de cuencas sedimentarias ubicadas principalmente en el norte del golfo, lo que representa un especial interés para los Estados Unidos, lo que hace que las mencionadas cuencas se conviertan en potenciales zonas productoras de hidrocarburos, (véase figura 2).

Figura 2: Cuencas petroleras del alto golfo de California.



Fuente: Fundación Nuestro Mar, (2015).

Particularmente, en el alto golfo se encuentran las cuencas: Wagner, Consag, Altar y Adhair; las dos últimas, cercanas a la costa sonorenses. Estas cuencas, provenientes del mioceno medio-superior, concentran gran cantidad de lutitas, de las que se extrae este gas; aunado a lo anterior, el doctor Nicolás Grijalva y Ortíz² descubrió el gran potencial de gas metano en la cuenca de Wagner, confirmando la existencia del citado gas en el lecho marino del alto golfo, por lo que propuso que se profundizaran las investigaciones en este asunto y que fuera el gobierno mexicano quien tomara las acciones necesarias, para que en un futuro inmediato, este recurso sea explotado en beneficio exclusivo de México, lo que impulsaría el crecimiento de las empresas e industrias que emplean este hidrocarburo. Sin embargo, actualmente, el proyecto de explotación de gas metano, se encuentra estancado, por lo que las actividades económicas en este rubro no se han desarrollado en los municipios involucrados, tales como Puerto Peñasco y San Luis Río Colorado, en Sonora; y San Felipe, en Baja California (Fundación Nuestro Mar, 2015).

Una manera de proteger los recursos a los que se alude, fue la creación de la Reserva de la Biósfera del alto golfo de California y delta del río

² Pionero en la investigación del hidrocarburo en el mar de Cortés y cofundador del prestigiado Centro de Investigación Científica y de Estudios Superiores de Ensenada (CICESE).

Colorado, la cual, bajo el amparo de la política ambiental, por medio de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, promulgada el 28 de enero de 1988, ha podido mantener la estabilidad del entorno ambiental, lo que ha generado pugnas entre grupos de ambientalistas y conservadores que se oponen a los intereses de quienes se benefician con la explotación desmedida de los recursos, sin tomar en cuenta el impacto ambiental que ello entraña, con la consecuente debilitación de los ecosistemas existentes.

Un punto que debe tomarse en cuenta es la influencia que en el futuro tendrán las fallas geológicas; aunque algunas de ellas se consideran actualmente inactivas, debido a la cercanía de la falla Cerro Prieto, que cruza por la costa este de Baja California, introduciéndose en aguas del alto golfo, pudieran influir en actividad sísmica en la falla de Wagner y por consiguiente, llegar hasta la de Altar, lo que implicaría actividad y cambios en el subsuelo marino y costero del lado de Sonora; sin embargo, se considera que el alto golfo de California, es inactivo, debido a la escasa dinámica sísmica que se observa (Valenzuela, 2014), lo que no interfiere con la explotación de los recursos existentes debajo del lecho marino del alto golfo de California; sin embargo, es importante tener en consideración que en caso de llegar a realizar las actividades relacionadas con este rubro, se afectaría grandemente la estabilidad del entorno ecológico.

Alto golfo de California ¿territorio nacional?

Históricamente, desde la redacción de las diversas Constituciones políticas de nuestro país, al declararse como independiente, no se consideró al golfo de California en los límites territoriales, siendo mencionado únicamente en el Estatuto Provisional del Estado Mexicano, promulgado en 1865 durante el mandato del emperador Maximiliano de Habsburgo que, en su contenido, dentro del Capítulo XII “Del territorio de la Nación”, Artículo 51 menciona:

Es territorio mexicano la parte del continente septentrional americano, que limitan: Hacia el Norte las líneas divisoras trazadas por los convenios de Guadalupe y la Mesilla, celebrados con los Estados-Unidos; Hacia el Oriente, el golfo de México, el mar de las Antillas y el establecimiento inglés de Walize, encerrado en los límites que le fijaron los tratados de Versalles; Hacia el Sur, la República de Guatemala en las líneas que fijará un tratado definitivo; Hacia el Poniente, el mar Pacífico, quedando dentro

de su demarcación el mar de Cortés o golfo de California; Todas las islas que le pertenecen en los tres mares; El Mar Territorial conforme a los principios reconocidos por el derecho de gentes y salvas las disposiciones convenidas en los tratados (Consultado en <https://archivos.juridicas.unam.mx>).

Mencionado estatuto, no fue reconocido oficialmente por el gobierno de los Estados Unidos, por tratarse de un gobierno usurpador (Morgan, 2016). Ni siquiera se menciona en el texto original de la Constitución Política de 1917, que nos rige, con lo cual, se demuestra el poco o nulo interés que los actores políticos en las diversas etapas históricas de nuestro país han tenido para demostrar la relevancia del territorio marítimo nacional y defenderlo desde las trincheras políticas ante los embates y ambiciones de los intereses extranjeros, dado que la explotación de los recursos naturales existentes dentro y en el subsuelo marino de mencionados territorios, les supone grandes utilidades que no necesariamente se agregan a la riqueza nacional.

Sin embargo, es menester citar que a lo largo de la historia política de nuestro país, se han realizado algunos intentos para que la comunidad internacional reconozca que el territorio marítimo del golfo de California, pertenece a México, derivado primeramente de que el Estado mexicano reconozca dicha superficie marítima, como parte integrante del territorio nacional, mediante la modificación constitucional correspondiente, para obtener la soberanía absoluta sobre el mismo; sin embargo, los intentos e iniciativas de ley no han sido aprobadas en el congreso, tal como se citan en la tabla 1 (véase tabla 1).

A pesar de lo anterior, en el Diario Oficial de la Federación, publicado el 30 de agosto de 1968, siendo Gustavo Díaz Ordaz, Presidente de la República, el 27 del mismo mes se emitió el decreto por el que se delimita el Mar Territorial mexicano en el interior del golfo de California, mismo que entró en vigor al día siguiente de su publicación, por lo que se considera, se encuentra vigente.

Tabla 1: Iniciativas de ley para reformar artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Presentada por	Artículos a reformar	Justificación	Fecha
Diputado Salvador Rosas Magallón	27, 42 y 48 CPEUM	Incluir el golfo de California dentro del territorio nacional bajo dominio de la Federación, como Mar Territorial	19/nov/1965
Diputado Cristóbal Benjamín Figueroa Incola	27, 42 y 48 CPEUM		30/sep/1986
Senador Pedro Macías de Lara	27, 42 y 48 CPEUM		27/abr/2000
Diputado Marco Antonio Peyrot Solís	27, 42 y 48 CPEUM		4/dic/2008
Diputado Roberto Alejandro Cañedo Jiménez	27, 42 y 48 CPEUM		28/mar/2017
Senadora Jesús Lucía Trasviña Waldenrath	27, 42 y 48 CPEUM		7/ago/2019

Fuente: Elaboración propia, con información obtenida de los documentos correspondientes.

Un mecanismo implementado por el gobierno federal durante la administración del entonces Presidente Luis Echeverría Álvarez, en aras de proteger el territorio nacional ante la posible intención de otro Estado de explotar los recursos naturales existentes en y debajo del lecho marino, fue enviar al Congreso de la Unión, un proyecto de adición al artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con lo que en el citado proyecto se establecía la Zona Económica Exclusiva (ZEE) a lo largo de todos los litorales mexicanos (Álvarez, 1975), mecanismo que permitiría al Estado mexicano, los derechos de soberanía en toda la extensión del golfo de California, con las consecuentes mejoras a la economía regional y mejorar las condiciones de vida de los habitantes del área.³ Es importante mencionar que el proyecto del presidente Echeverría Álvarez, se envió al congreso en 1975, mucho tiempo antes de que se aprobara en la Tercera Conferencia del Mar, en el undécimo periodo en septiembre de 1982⁴.

3 De acuerdo al proyecto del Ejecutivo Federal en 1975, la Zona Económica Exclusiva del Estado ribereño es la institución jurídica que cuenta con el consenso general de la comunidad de naciones, en el que el Estado ribereño goza de derechos soberanos exclusivos para la explotación de todos los recursos naturales, renovables y no renovables, en las aguas, suelo y subsuelo, hasta 200 millas de la costa, así como de jurisdicción con respecto al establecimiento y utilización de islas artificiales u otras instalaciones, a la investigación científica, a la preservación del medio ambiente marino y a otros usos económicos del agua, de las corrientes y vientos, como de la producción de energía.

4 El Primer periodo de sesiones de la Tercera Conferencia del Mar, se llevó a cabo en diciembre de 1973 en Nueva York, y el último, (undécimo) en septiembre de 1982 en la misma sede. La firma de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, se realizó en Montego Bay, Jamaica en diciembre de 1982; de los 194 países pertenecientes a la Organización de las Naciones

Según lo escrito por Emilio O. Rabasa, en su ensayo titulado «La Zona Económica Exclusiva (Artículo 27, párrafo octavo)», publicado en la obra «Ochenta Años de vida Constitucional de México», copublicado en 1998 por la Cámara de Diputados LVII legislatura y la Universidad Nacional Autónoma de México, relativo a la la importancia de establecer la ZEE de México, era muy necesario promover en el ámbito internacional (y en el orden interno) un régimen jurídico apropiado para regular no solamente los límites sobre los cuales los Estados ribereños ejercen su soberanía, sino también fijar constitucionalmente los derechos para explotar dentro de una superficie más amplia, los recursos renovables y no renovables en beneficio de sus pobladores; aunado a lo anterior, en nuestro caso, la adopción y reconocimiento de la ZEE, representaba la oportunidad de “cerrar” el golfo de California, como Zona Económica, ya que la anchura del mencionado golfo, medida entre la costa de Baja California y el macizo continental (Sinaloa o Sonora), en ninguna parte excede las 400 millas, o sea, que en cada caso, las distancias se superponen, cubriendo toda la superficie marítima a que se alude.

En junio de 1976, una vez aprobadas, entraron en vigor la enmienda al artículo 27 constitucional y su Ley Reglamentaria, con lo que, a partir de ahí, nuestro país contaba con más de dos millones de kilómetros cuadrados, contituyéndose en un área mayor a la porción terrestre nacional.

Así, la adopción de este instrumento permitió que el golfo de California se convirtiera en un mar interior en donde México ejerce plena soberanía sobre todos sus recursos y navegación, lo que no excluye que, como país respetuoso de los tratados y convenios internacionales a los que se encuentra adherido, garantice la navegación inocente de embarcaciones de otros países en dicha cuenca marítima (Cárdenas, 1992).

Por otra parte, y considerando aspectos vistos a la luz del Derecho Internacional Marítimo, mismos que se analizan en la obra Anuario Español de Derecho Internacional, en su edición de 1976, según lo asentado por José Luis de Azcárraga Bustamante,⁵ en el artículo “El mar de Cortés y

Unidas (ONU), solo 158 la signaron y únicamente 79 la ratificaron entre ellos, México.

5 Marino español, abogado, escritor, político, jurista e investigador en Derecho Internacional Marítimo, catedrático de universidad, autor de la teoría de la Plataforma Submarina de los Estados. Nacido en Vitoria (Álava) el 26 de octubre de 1918 y falleció en Santiago de Compostela (La Coruña) el 30 de julio de 1985. Su aportación al Derecho Internacional estriba en haber logrado que fuera aceptada su teoría, que resume con estos conceptos expresados en su obra *La Plataforma Submarina y el Derecho Internacional*. En abril de 1983 fue elegido académico numerario de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación y tomó posesión el 19 de diciembre de ese mismo año con un discurso sobre *El dominio marítimo del Estado sobre la Zona Económica Exclusiva*.

el golfo de California: Actualidad de una reivindicación mexicana a la luz del Derecho Internacional”, enfatiza los siguientes puntos:

- Desde el contexto geográfico, el golfo de California tiene una configuración especial o confinada; en realidad es un estrecho marítimo que formó el océano Pacífico penetrando desde la abertura existente entre cabo Corrientes en el lado continental y cabo San Lucas, en el extremo peninsular, internándose 600 millas náuticas, formando la gran masa de agua que se encuentra plagada a la vez de varios conjuntos insulares, con numerosos accidentes geográficos y pequeñas bahías; por lo que puede considerarse como un mar interno del Estado mexicano.
- Los mares internos se encuentran en situaciones jurídicas especiales; se trata de grandes extensiones de agua rodeadas por tierras y que tienen comunicación con los océanos a través de uno o más estrechos; en el caso del golfo de California, que se encuentra rodeado de tierras mexicanas, con presencia de islotes e islas, con escasa navegación internacional, puede considerarse como tal.
- Considerando el argumento histórico, los recursos naturales (renovables y no renovables), han sido explotados por mexicanos y en contados casos, por extranjeros, sin que esto último se considere como aprovechamiento sistemático, con lo que se evita invocar al argumento de «derechos adquiridos» en contra de México. Tan es así, que en el tratado de Guadalupe-Hidalgo⁶, firmado en 1848, se establecieron los límites entre Estados Unidos y México, aceptando ambas naciones, que los primeros tendrían permiso permanente de acceder al golfo de California por la vía marítima, navegando a través del río Colorado.
- Bajo el argumento de la dependencia ecológica, no se debe cuestionar de ninguna manera, que los recursos naturales existentes en esa masa de agua provienen y se nutren del territorio mexicano, dada la forma geográfica de mencionado espacio marítimo; lo anterior se conjuga con el argumento de los intereses vitales del estado litoral, con la percepción de que el golfo se encuentra

6 Oficialmente nombrado como *Tratado de paz, amistad, límites y arreglo definitivo entre la República mexicana y los Estados Unidos de América*, firmado en la ciudad de Querétaro el 30 de mayo de 1848 por los presidentes de ambas naciones, en su artículo VI, menciona entre otros puntos de importancia, que: “Los buques y ciudadanos de los Estados Unidos tendrán en todo tiempo un libre y no interrumpido tránsito por el golfo de California y por el río Colorado desde su confluencia con el Gila, para sus posesiones, y desde sus posesiones sitas al Norte de la línea divisoria que queda marcada en el artículo precedente; entendiéndose que este tránsito se ha de hacer navegando por el golfo de California y por el río Colorado, y no por tierra, sin expreso consentimiento del Gobierno mexicano”. Dado que el río Colorado, ya no es un cuerpo de agua navegable, debido a la construcción de las presas construidas tanto en territorio estadounidense, como en el lado mexicano, este punto no es de aplicación actual.

circundado por todos lados por tierra mexicana, lo que ha sido y es un factor importante para la subsistencia de su población, siéndolo aún más cuando se tenga acceso a los minerales y recursos naturales existentes en el lecho, subsuelo y aguas de ese golfo.

- El tramo norte de esta masa de agua o alto golfo de California, tiene la consideración de bahía o golfo cerrado, dada la ya mencionada gran existencia de islas, por lo que se sujeta al régimen de aguas interiores,⁷ en donde el Estado mexicano ejerce plena soberanía.

Derivado de lo anterior, se puntualiza que el disfrute de los derechos soberanos del alto golfo de California, es exclusivo del Estado mexicano, sustentando esto en el hecho de que históricamente no existen demandas ni interferencias de otros países en lo que a navegación internacional se refiere; la explotación de los recursos existentes en el mismo, se ha realizado exclusivamente por México, lo que constituye una gran razón para que no solamente el alto golfo de California, sino que toda esa gran masa de agua que se interna entre tierras mexicanas, sea considerado como parte del territorio nacional.

Corresponderá entonces, al Congreso Nacional, llevar a cabo y aprobar las iniciativas respectivas para que, en primer término, el golfo de California sea reconocido como parte de la soberanía nacional; en segundo término, difundirlo a nivel internacional y, por último, defender esta postura ante los organismos marítimos correspondientes, para que los países integrantes de los mismos lo reconozcan como tal.

Teorías aplicadas desde el enfoque geopolítico

Los padres creadores del hegemon americano actual, desde su arribo a las costas del continente, mantuvieron focalizado el interés por expandirse, de modo tal que pudieran controlar los territorios que a vista de horizonte se les extendían, de tal manera que, una vez instalados, se organizaron para iniciar su avance hacia el sur, pero principalmente hacia el oeste. De estas acciones, conforme el paso de los años, acuñaron teorías y doctrinas que, desde entonces, han dictado su actuar. La visión de crecer como nación y mantenerse por encima de las demás, es en gran parte la motivación histórica y actual que los empuja a la conquista, adhesión y compra de territorios, en cuyo subsuelo se encuentran grandes depósitos de recursos naturales, de cuya explotación, se obtiene riqueza.

⁷ Aguas marítimas situadas dentro de la línea de base del Mar Territorial (V. esta palabra), y sobre las cuales ejerce el Estado ribereño su plena soberanía (puertos, abras y radas, bahías de pequeña abertura, etc...). Consultado en www.encyclopedia-juridica.com

La Doctrina Monroe

En 1823, el entonces presidente de los Estados Unidos, James Monroe⁸, en su mensaje anual ante el congreso norteamericano, el 2 de diciembre de ese año, de manera discursiva enfatizó tres puntos en los que sintetizó lo que a la postre sería conocido históricamente como “La Doctrina Monroe”, misma que rechaza cualquier futura colonización europea en el Nuevo Mundo, abstención de los Estados Unidos en los asuntos políticos de Europa y no a la intervención de Europa en los gobiernos del hemisferio americano. Con estos puntos, el mensaje que se gestó entre la élite política estadounidense, no era otro que, dado el innegable crecimiento territorial y económico de la entonces joven nación, era que los Estados Unidos se preparaban para erigirse como el gran país del continente americano.

Los puntos de la doctrina Monroe, fueron sintetizados por John Quincy Adams⁹, a la frase “América para los americanos”; en ésta se define la política exterior de los Estados Unidos, en relación con el continente americano y en ésta, fija su postura ante la posibilidad de revivirse el colonialismo europeo en América (Imaginario, s.f.)

Con el tiempo, esta expresión pasó de ser una simple frase, a una doctrina con la que se ha justificado el intervencionismo estadounidense en algunos de los países del continente y, por ende, a oponerse ante las intervenciones europeas en América Latina.

El Destino Manifiesto

El afán expansionista de los Estados Unidos tiene su origen propiamente, desde la llegada de los migrantes europeos que zarparon de Plymouth y arribaron al nuevo continente, fundando la Nueva Inglaterra, lo que actualmente es la región este de los Estados Unidos de América¹⁰.

8 Quinto presidente (1817-1825) de los Estados Unidos de América del Norte, personaje clave en la gran expansión territorial realizada por los Estados Unidos en las primeras décadas del Siglo XIX. Monroe no sólo fue protagonista de algunos de los más importantes tratados que dieron a ese país extensos territorios a cambio de dólares, sino que dotó a los Estados Unidos de los planes y programas precisos para orientar su política exterior, la *Doctrina de Monroe*.

9 Sexto presidente de los Estados Unidos (1825-1829). Formuló la tesis conocida en la historia cubana como la política de “la fruta madura”, según la cual Cuba por su cercanía geográfica, debía caer en manos de los EE.UU. Fue hijo del segundo presidente de EE.UU., John Adams. Como diplomático estuvo implicado en numerosas negociaciones internacionales, además, como Secretario de Estado, participó en la creación de la Doctrina Monroe.

10 Según Daniela Ardila Uribe en su artículo denominado “Los peregrinos del Mayflower y la formación de los Estados Unidos; Nueva Inglaterra, nombre dado al territorio en América a donde llegaron los primeros británicos en el Siglo XVII, dio lugar a múltiples colonias en las que, como anota el historiador Justo L. González, “la motivación religiosa fue uno de los impulsos predominantes”. Huyendo del uniformismo anglicano, una pequeña colonia

Mucho tiempo después, ya habiéndose independizado de Inglaterra y constituido como país, en julio de 1845, el escritor estadounidense John L. O´ Sullivan publicó en el rotativo *U.S. Magazine and Democratic Review*, un texto en el que se justificaba la expansión norteamericana hacia el Oeste hasta alcanzar la costa oceánica del Pacífico, migración que había iniciado mucho antes de la declaración de la independencia.

El destino manifiesto,¹¹ se fundamenta en la frase “Nuestro destino manifiesto es abarcar el continente”, con lo que justifica la expansión hacia el Oeste; sin embargo, considerando la visión expansionista, antes de la publicación de O´ Sullivan, la expansión hacia el sur ya se estaba realizando; y el territorio estadounidense fue creciendo paulatinamente, de modo tal, que: en 1803 compraron la Louisiana a Francia, por 15 millones de dólares; en 1819, Florida, a España, por cinco millones; lograron la anexión de Texas en 1845, cubriendo la deuda a los ciudadanos asentados en ese territorio; en 1848 se anexaron 2 millones 500 mil kilómetros cuadrados de territorio “comprado” a México (comprende los actuales estados de California, Nevada, Utah, la mayor parte de Arizona, Nuevo México, Texas, así como partes de Kansas, Oklahoma, Colorado y Wyoming); en 1853 con la firma del tratado de La Mesilla, se anexaron otros 110 mil kilómetros cuadrados, y en 1867 compraron el territorio de Alaska a los rusos.

Históricamente, la expansión territorial de los Estados Unidos en el Siglo XIX, se ha fundamentado en el multicitado Destino manifiesto, argumentando que esto debía ser necesario si un país pugnaba por desarrollarse y fortalecerse. Además, consideraban las grandes ventajas comerciales que les daría el contar con puertos en el Pacífico, particularmente en California.

Por supuesto que, con la anexión de los mencionados territorios a la Unión Americana, viene aparejada la explotación de recursos naturales renovables y no renovables, de donde se genera y fundamenta la riqueza

puritana se refugió inicialmente en la Holanda calvinista de principios del Siglo XVII. Fueron bien tratados, pero la expectativa de encontrar un escenario propio los llevó a Norteamérica en 1620, a bordo de un pequeño velero llamado Mayflower. Zarparon de Plymouth el 6 de septiembre y arribaron a la costa de América el 11 de noviembre. En la nave se transportaron 102 personas, sin contar la tripulación. Fueron los primeros colonos anglosajones que se establecieron en la costa de Massachusetts.

11 El texto original publicado, decía: “el cumplimiento de nuestro destino manifiesto es extendernos por todo el continente que nos ha sido asignado por la Providencia para el desarrollo del gran experimento de libertad y autogobierno. Es un derecho como el que tiene un árbol de obtener el aire y la tierra necesarios para el desarrollo pleno de sus capacidades y el crecimiento que tiene como destino”.

económica de esa nación. Lo anterior, se corrobora con datos que ubican a los Estados Unidos como poseedores de grandes cantidades de recursos, entre los que destacan: cobre, plomo, molibdeno, fosfatos, piedras preciosas, uranio, bauxita, oro, hierro, mercurio, níquel, potasa, plata, tungsteno, zinc, madera, agua, carbón, petróleo y gas natural (su principal producto de exportación) (AFP, 2018).

Esto y la incansable búsqueda de recursos naturales fuera de sus fronteras, aunado a sus principios expansionistas, han llevado al gobierno de ese país, a poner la mirada en los que cuentan con recursos necesarios para mantener su dinámica económica en movimiento. De ahí, que han incursionado en Medio oriente, Afganistán, África y recientemente, en América Latina (Olivera, 2011).

Teoría del Poder marítimo de Alfred T. Mahan

Los Estados ribereños, tienen una ventaja sobre los no ribereños, debido a que los litorales con que cuentan y la superficie marítima que se considera parte del mismo, suponen la adición de soberanía y, por ende, de recursos los cuales pueden explotar en su beneficio. Sobre el Poder marítimo, diversos estudiosos del tema han vertido sus puntos de vista y han teorizado sobre el tema; sin embargo, en el caso de los Estados Unidos y sus políticas expansionistas, tratándose de incursiones realizadas a lo largo de su historia como nación independiente, han empleado el poder de su flota armada, para apoyar las decisiones políticas y refrendarlas por medio del empleo de su Marina de Guerra; es esta, quien para apoyar las decisiones políticas, se desplaza a distintos puntos del orbe, y con ello, refrendan la importancia de su Poder naval, del control del mar.

Según lo descrito por Alfred Thayer Mahan¹² en su obra titulada “La influencia del Poder marítimo en la historia (1660-1783)”¹³, define los principios del Poder naval estadounidense y elaboró una teoría sobre la que se fundamenta la doctrina estratégica naval estadounidense. Bajo esa misma línea, en su obra “Estrategia Marítima”¹⁴, reconoce la importancia del control del mar y el rol que a lo largo de la historia mundial ha desempeñado; asimismo, estableció que la función primordial del

¹² Historiador estadounidense, sirvió en la marina de ese país, desde 1854 al ingresar a la Escuela Naval de Annapolis, hasta su retiro en 1896, con el grado de Capitán de Navío y reconocido con el grado de Contralmirante; escribió varias obras en las que destaca la importancia del mar y del Poder naval en la historia. Por medio de sus escritos y teorías, influyó grandemente para que su país ejerciera la hegemonía naval. Nació en 1840 en West Point y falleció en 1914 en Quogue, Nueva York.

¹³ Publicada en 1890.

¹⁴ Publicada en 1911.

Poder naval era mantener libres las vías de comunicación marítima a la navegación propia, e impedir que éstas sean empleadas por el enemigo, es decir, negar el uso del mar a los contrincantes, considerando que esta teoría la creó previo a la primera guerra mundial, se mantuvo en práctica durante la segunda guerra mundial y hasta la actualidad.

El despliegue que la flota naval estadounidense mantiene en los diversos puntos geográficos marítimos del orbe, le ha permitido, en primer término, proteger al comercio marítimo y, por consiguiente, a sus intereses que discurren por la vía marítima y, por otro lado, mantener presencia, enviando un mensaje a sus posibles contrincantes, del poder ofensivo con que cuentan.

Pensadores contemporáneos a Mahan, como Friedrich Ratzel, Frederick Jackson Turner, Halford John Mackinder, Rudolf Kjellén y Karl Haushofer, coinciden en la importancia del espacio vital (*lebensraum*) para las naciones, dado que el espacio es el factor de mayor importancia para la existencia de las naciones y que se garantiza la existencia de las mismas, en función de la disponibilidad del espacio suficiente para cubrir los requerimientos que se le presenten como Estado.

Luego entonces, con fundamento en la teoría del espacio que en general promovieron los pensadores mencionados, el expansionismo estadounidense, desde sus albores, ha sido parte de su historia hasta convertirse en una potencia, apoyándose en el poderío militar de sus grandes flotas navales; tan es así, que cronológicamente se han expandido anexándose territorios, lo que a la vez, les han dotado de recursos naturales para su explotación exclusiva, en pro de su crecimiento económico, iniciando en la época de las Trece Colonias, pasando por su independencia, el tratado de París de 1783, la compra de la Louisiana, las anexiones de Oregón y Texas, la “adquisición” de tierras (logro producto del tratado Guadalupe-Hidalgo), la compra de Alaska, la anexión de Hawái y la creación de protectorados estadounidenses, que responden a cumplir con la necesidad de crear y mantener bases navales en diferentes puntos del orbe, son resultados del expansionismo.

Definitivamente que los factores navales y militares, han sido punta de lanza que explican su comportamiento expansionista; esto lo lograron en gran parte a la teoría de Mahan, quien desde la redacción de sus obras, propuso construir una Marina de Guerra lo suficientemente poderosa

como para promover y defender los intereses estratégicos y comerciales de los Estados Unidos en el mundo (Velázquez, 2012); el poderío de la Marina de Guerra, debía acompañarse de colonias para la construcción de bases navales, según Mahan.

Lo anterior, aunado a la búsqueda de recursos es uno de los motivos que mueven a la élite y tomadores de decisiones estadounidenses a posar sus miradas en los países y lugares en donde les conviene incursionar para hacerse de los mismos; la historia nos da muchos ejemplos de ello. Para lograr su cometido, han hecho uso de la política y discursos, lo que se conoce como poder blando (*Soft Power*)¹⁵ o del poder duro (*Hard Power*)¹⁶ o la guerra.

Nuestro país, no ha sido indiferente a la política expansionista del vecino del norte, lo que ha sido refrendado en los resultados históricos que nos hablan de la anexión de Texas, del tratado Guadalupe-Hidalgo y la venta de La Mesilla. Estos territorios anexionados, han sido desde entonces fuente de recursos naturales (sobre todo, petróleo y minería) que han contribuido al crecimiento económico de ese país.

Teoría de la frontera de Frederick Turner

Según lo escrito por Frederick Jackson Turner¹⁷, en su conferencia titulada «El significado de la frontera en la historia americana», dictada en Chicago durante la reunión anual de la American Historical Association de 1893; en esta ponencia, Turner destacó la importancia de la geografía en los acontecimientos históricos y fundamenta su ponencia en la colonización del Gran Oeste, motivado por una gran extensión de tierras libres; el interés por avanzar gradualmente e ir adjudicándose territorios con miras a alcanzar la costa oeste y establecerse en la misma, logrando que con el avance, se fueran disipando las costumbres europeas y se fueron estableciendo las nuevas tradiciones americanas, considerando la abundancia de recursos naturales al alcance de los “colonizadores”, que a su paso, fueron fundando asentamientos

15 Término usado en relaciones internacionales con el que se describe la capacidad de un Estado e incidir en las acciones o intereses de otros, empleando medios culturales e ideológicos, complementados con la diplomacia.

16 Término empleado para referirse al uso del poder militar de un país, para persuadir a otros a realizar ciertas acciones, en lugar de usar la influencia cultural o económica.

17 Fue un historiador estadounidense de fines del Siglo XIX, figura fundamental en la historiografía americana, debido a la aportación que hizo en su conferencia relativa a la frontera, dictada en 1893; en esta ponencia, Turner definió la frontera como un espacio ambiguo en donde se generaban diversas dinámicas sociales y que esta debía definirse para transformarse y dar el espacio, el estado de nación.

humanos puramente americanos, con lo que se definió la evolución de la nacionalidad estadounidense.

En ese orden de ideas, Turner concibió a la frontera como algo dinámico, no estático, debido a la gran cantidad de actividades sociales y económicas que venían aparejadas con el desplazamiento constante de ésta hacia el oeste, con lo que la frontera europea languidecía en la costa atlántica y se erguía la frontera americana según su avance al occidente continental; este proceso permitió sentar las bases del Estado americano.

La teoría de la frontera de Turner, coincide y se complementa con las doctrinas Monroe y del Destino Manifiesto, desde las cuales se da continuidad a la tendencia de incrementar el territorio y anexionar nuevos espacios, con lo que se cumpliría la intención de los padres fundadores, de hacer crecer las Trece Colonias y crear una gran nación. En esto reside y se fundamenta en gran parte, la política externa de los Estados Unidos.

Teoría del Rimland de Nicolás Spykman¹⁸

Derivado de la teoría geoestratégica del Heartland, emitida por Halford Mackinder en la que este pensador considera que el planeta tiene una zona considerada como el centro geográfico de moda o zona corazón, el cual se encuentra rodeado de tierras a las cuales controla y que esta zona se ubica en cualquier lugar del continente europeo; Spykman consideró que en realidad existe esa zona, pero que no se encuentra en Europa, sino que se ubica en una zona periférica o litoral o *Rimland*, el cual se encuentra entre el *Heartland* y las costas dominadas por Inglaterra.

En ese orden de ideas, Spykman expuso que los Estados Unidos tienen la obligación de dominar a los Estados asentados en el *Rimland*, con miras de imponerse como superpotencia y dominar el mundo; lo anterior, se ve reflejado en los ejemplos que la historia nos presenta: la segunda guerra mundial, las guerras de Corea y Vietnam, las intervenciones en Centro y Sudamérica, la política de contención para evitar el crecimiento de la entonces Unión Soviética en plena Guerra Fría y más recientemente, en el lejano oriente.

De la imposición sobre los integrantes del *Rimland*, Spykman estableció en sus planteamientos geopolíticos, que la política exterior de un Estado

¹⁸ Periodista y profesor universitario estadounidense, nacido en Ámsterdam en 1893 y fallecido en 1943. Quien es considerado como uno de los padres de la geopolítica estadounidense; discípulo crítico de Alfred Thayer Mahan y creador de la teoría del *Rimland*.

debe girar alrededor del poder (López, 1995), lo que conlleva a que ésta pugne por defender y controlar su territorio y ser independiente en todos los aspectos; de lo que se deriva que Spykman planteó que un Estado debe existir por su propia fortaleza o por la protección de un poderoso; en la praxis, esto se demuestra con el hecho de que los Estados Unidos mantienen presencia en varias islas de las Antillas Mayores y Menores, así como en algunas otras islas del océano Pacífico, con lo que se cumple la teoría del *Rimland* de Spykman.

Mantener presencia en estos protectorados, permite un posicionamiento de su Marina de Guerra, lo que a la postre, le conviene, dado que con ello se niegan espacios y territorios a sus contrincantes, viéndose esto, desde la óptica del comercio marítimo y control de las rutas por las que discurren las mercancías que se comercializan entre los diversos actores del orbe.

Aludiendo nuevamente a la frase por la que mayormente es conocida la Doctrina Monroe: «América para los americanos», queda claro que en primer término y de la mano de la teoría de Spykman, la política exterior estadounidense, es expandirse y mantener presencia en los lugares en donde se encuentran sus intereses; en este caso, en el continente americano y, en segundo término, no permitir la incursión ni la injerencia de terceros en el continente, reafirmando con esto, su hegemonía continental.

Las teorías, son la base de la política exterior estadounidense, cuyo propósito se centra en la obtención de recursos naturales de cuya explotación resulten beneficios para mantener su dinámica económica, además de asegurarse de que los territorios en los que se encuentran los recursos, se mantengan bajo su exclusiva explotación, razón por la cual y en función de ver favorecidos sus intereses, realizan firmas de tratados, convenios, imposición de aranceles y embargos, con los cuales por medio del manejo político, logran sus propósitos, valiéndose ya sea de la diplomacia o de la coerción.

Intereses estadounidenses en el alto golfo de California

En el norte del golfo de California, se ubica el área natural protegida (ANP) de la Reserva de la biósfera del alto golfo de California y delta del río Colorado¹⁹, en la convergen una gran cantidad de ecosistemas, dentro

¹⁹ Fue decretada como ANP el 10 de junio de 1993, lo cual se publicó en el Diario Oficial de la Federación de misma fecha, es administrada por la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP). Se ubica en aguas de jurisdicción federal del golfo de California y abarca los municipios de Mexicali, en Baja California y San Luis Río Colorado y Puerto Peñasco, en Sonora; cuenta con una superficie de 934 756 ha, de las cuales 407,147.55 ha son

de la cual se mantiene el equilibrio social, ambiental y económico, con el objetivo de evitar que los cambios generados por el influjo de la actividad humana o por la propia naturaleza, no repercutan negativamente en el entorno. Inmediata a ésta, se encuentra el ANP de la Reserva del Pinacate y Gran desierto del Altar. En ambas áreas, se promueve el desarrollo sostenible, con la tendencia a mantener la armonía del entorno ecológico, del que depende el futuro de la flora y fauna dentro de éstas.

Adicional a lo anterior, el gobierno federal en la pasada administración, decretó la integración de cinco nuevas Zonas de Salvaguarda, entre las que destaca la que incluye al golfo de California, península de Baja California y Pacífico Sudcaliforniano²⁰ (véase en figura 3).

Figura 3: Zonas de salvaguardar.



Fuente: Diario Oficial de la Federación del 7 de diciembre de 2016.

superficie terrestre y 527,608.70 ha corresponde a superficie marítima. Cuenta con especies endémicas de flora y fauna; es hábitat de la vaquita marina, y zona de desove de la curvina golfin, entre otros; la gran referencia e importancia dada a nivel internacional, se debe a que, en el hábitat de la vaquita marina, se realizan actividades de pesca furtiva de la totoaba (*Totoaba Macdonaldi*), especie en veda permanente desde 1975 que se pesca indiscriminadamente por los altos precios con que se cotiza su vejiga natatoria (buche) en el mercado negro asiático. Los asentamientos humanos, se encuentran dispersos dentro de la ANP; siendo el Golfo de Santa Clara, el mayor núcleo poblacional que se encuentra dentro de la reserva; San Felipe y Puerto Peñasco, se ubican dentro de la Zona de Influencia, siendo a la vez, de gran relevancia, dado que la constante dinámica demográfica de mencionados asentamientos influyen en el entorno, fundamentalmente por las actividades relacionadas con la pesca y el turismo y en un futuro, por el manejo que los respectivos gobiernos municipales dan a los desechos generados por la actividad humana.

²⁰ Áreas de reserva en las que el Estado prohíbe las actividades de exploración y extracción de hidrocarburos, decretado y publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 7 de diciembre de 2016.

La importancia de las zonas, reside en el hecho de que, el gobierno federal debe realizar una administración eficiente de los recursos del subsuelo en el tiempo; verificar el cumplimiento de la política pública en materia energética; evaluar la disponibilidad de tecnología para la eficiente extracción de hidrocarburos y el cumplimiento con la política económica, social, cultural y ambiental con miras a administrar la riqueza que a la nación ofrecen los recursos naturales.

Aunado a lo anterior, derivado de estudios prospectivos realizados entre 1978 y 1984 con geofísica y geología de superficie, exploraron la costa noroccidental de Sonora en el gran desierto de Altar y la porción noroeste del golfo de California; se determinó concentraciones de hidrocarburos en cantidades suficientes para ser explotados, tanto en petróleo, como gas metano y sale (véase figura 4). En la parte correspondiente al alto golfo de California, tanto en tierra como en la parte marítima (cuenca de Wagner), se perforaron pozos exploratorios que arrojaron resultados concluyentes, entre los que destaca el pozo marino Extremeño I, el cual tiene una profundidad de 4,115 metros (Antuñano, 2016).

Figura 4: Pozos exploratorios en el alto golfo de California.



Fuente: Ubicación de pozos en las cuencas de Vizcaíno, al norte, e Iray, al sur, en la península de Baja California y su plataforma marina, con más de 100,000 km² de superficie (Imagen Google 2005).

Por otro lado, los resultados arrojados por estudios realizados en el área marítima del alto golfo de California por el Doctor Nicolás Grijalva y Ortiz²¹, señalan que el lecho marino del golfo de California cuenta con grandes cantidades de gas metano. De 1982 al 2010, con el apoyo de diversas instituciones nacionales y extranjeras, entre las que destacan la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), la Secretaría de Marina Armada de México (SEMAR), la Dirección de Fomento Pesquero de Sonora, el ilustre *Scripps Institution of Oceanography* de la Universidad de California y el Centro de Investigación Científica y de Educación Superior de Ensenada, Baja California (CICESE), se determinó que, en la depresión o cuenca de Wagner, existían “Diversas fuentes de metano en el fondo marino, una gran cantidad de metano disuelto en el agua marina y una gran cantidad de metano que se evapora de la superficie marina”.

Por lo que, propuso al gobierno mexicano, se profundicen las investigaciones y se tomen las medidas necesarias para que, en el futuro inmediato, el gas fuera explotado en beneficio del país con el fin de contribuir al crecimiento industrial y económico de la nación y particularmente, de la región. Tan seguro del gran potencial de la zona de exploración en los resultados arrojados por los estudios realizados por el Doctor Grijalva y Ortiz, que aseguró:

El total anual de metano evaporado se estima en cinco mil toneladas; de tal forma, que hasta la fecha se han encontrado un total de 14 eventos únicos de burbujas de ventilación, cubriendo menos de 36 kilómetros cuadrados del fondo marino (Consultado en www.congresobc.gob.mx).

A pesar de los resultados obtenidos de los estudios realizados por el doctor Grijalva, la paraestatal PEMEX, que también desde 1965 ha realizado estudios para conocer la existencia de gas metano en el área, en primer lugar desestimó los datos dados a conocer por el investigador

²¹ De acuerdo en la descripción biográfica realizada por Patricia Olivares, en el blog informativo *Cierre de Edición* de noviembre de 2016, menciona que es un profesor de tiempo completo en el Colegio de Geofísica de la Facultad de Ingeniería de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) y lo fue también de la UNAM; destacado científico en el campo del calentamiento global, cambio climático y situación ambiental actual, además de estudiar la producción de gas metano en el golfo de California. El doctor Grijalva y Ortiz nació el 2 de junio de 1935, en el Distrito Federal; estudió las carreras de Ingeniería Civil e Ingeniería Geofísica en la UNAM, especialidad de Matemáticas en la Universidad La Sorbona en París, y el doctorado en Ciencias Naturales o Geofísica, en la Universidad de Hamburgo; impartió clases en la Universidad de Lomonosov, la ex Unión Soviética; en 1973 fundó el CICESE. Realizó el estudio de la producción de gas metano en el golfo de California.

Grijalva y Ortiz, aunque en febrero de 2003, dio a conocer que un estudio concluyente realizado por la Dirección Corporativa de Planeación Estratégica (Gerencia de Desarrollo Tecnológico de Exploración y Producción) (Aguirre, 2011) relativo a las fuentes de gas metano en el golfo de California y Pacífico sur, eran de una magnitud tal que su explotación permitiría desarrollar infraestructura de la región, generar empleos, crecimiento económico, acceder al mercado de energéticos de California y ponderar la necesidad de instalar una planta de almacenamiento y distribución de gas licuado en Baja California.

Pese a lo anterior y por razones políticas desconocidas a la luz pública, en 2015, la paraestatal dejó abandonado el proyecto de explotación de los recursos aludidos, antes de ser decretada la creación de las Zonas de Salvaguarda. Lo anterior no ha pasado desapercibido por los empresarios estadounidenses, quienes están al tanto de la información mencionada y por medio de la transnacional *Sempre Energy*,²² que ha estado pugnando por hacerse de los recursos existentes en y debajo del lecho marino del alto golfo de California. A pesar de que oficialmente esta empresa realiza sus operaciones con gas natural extraído en otras cuencas por medio de sus diversas filiales, controla el mayor porcentaje del mercado de gas natural en nuestro país.

La indolencia histórica mostrada por los gobernantes mexicanos desde la independencia en relación a la aparente “indiferencia” del gobierno mexicano por reclamar y reconocer la soberanía del golfo de California como territorio nacional; la comprobada existencia de hidrocarburos (gas y petróleo) dentro de esa área; las doctrinas expansionistas de los Estados Unidos y su afán de mantenerse como el gran hegemón y la actual reorganización mundial en cuanto al crecimiento de las nuevas grandes economías son los criterios de mayor peso para que los gobernantes del vecino del norte, pongan el territorio del golfo de California en la mira de sus intereses, dado que en este particular caso, no solamente se trata de recursos naturales como los combustibles fósiles, sino que abarca además otro tanto como territorio, minería, población y recursos hídricos; por lo que desde siempre, sus intereses están puestos en esta región y lo estarán hasta hacerse de ellos, a menos que la élite política y empresarial mexicana se convenza de la enorme importancia que para la economía nacional reviste el reclamar y reconocer al golfo de California como territorio propio.

22 Áreas de reserva en las que el Estado prohíbe las actividades de exploración y extracción de hidrocarburos, decretado y publicado en el DOF el 7 de diciembre de 2016.

Postura nacional sobre los recursos del alto golfo de California

El artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, conocida también como nuestra Carta Magna, alude al territorio nacional; menciona en sus párrafos:

La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación... La nación tendrá en todo tiempo el derecho de ... regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales... con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país... Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la Plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o substancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos... los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos... en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional... Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar (Consultado en www.diputados.gob.mx).

El hecho de que en el máximo ordenamiento jurídico se estipule lo relativo al territorio nacional y recursos naturales existentes en el mismo, debe ser suficiente para que los gobernantes en funciones velen por que se aplique estrictamente lo descrito en el mencionado artículo 27 constitucional; por lo que se deben tomar todas las decisiones que permitan resguardar y explotar ordenadamente los recursos naturales del territorio nacional ante la injerencia e intereses de cualquier Estado extranjero para hacerse de los mismos.

En el caso particular del alto golfo de California, dado la extensión marítima que comprende, la implicación de los estados de Sonora y Baja California y la existencia de recursos naturales (Gas, petróleo, minería, pesca, etc.) de los que en gran parte depende la dinámica económica de la región, aunado a la histórica indiferencia política que al respecto ha acontecido, resulta de gran importancia que la Federación tome las medidas necesarias para evitar la intromisión actual y futura, no solamente de los intereses estadounidenses, sino de cualquier Estado

que pretenda, con base en el Derecho Internacional, hacerse de los vastos recursos que existen en esa área.

Por otro lado, es imperativo que tanto la élite política como la empresarial de ambos estados litorales del alto golfo de California (Sonora y Baja California), mantengan focalizados los intereses y recursos nacionales, particularmente los existentes desde la costa hacia el mar, por encima de cualquier interés extranjero, privilegiando a los connacionales para la custodia y adecuada explotación de los mencionados recursos, dado que éstos pertenecen al Estado mexicano.

Conclusiones

Considerando la importancia que los recursos naturales revisten para mantener la dinámica económica del Estado poseedor de los territorios en los cuales éstos se ubican y que de la adecuada explotación y conservación de los mismos dependen en gran medida la supervivencia de los pobladores cuyos asentamientos se encuentran en las proximidades de los sitios de depósito de los recursos de que se trate, se considera imperativo que el propio Estado dicte políticas al respecto, en pro del beneficio nacional, lo que a la vez, le permitirá ser y mantenerse como un actor importante en cuanto a la producción y manejo de los multicitados recursos de que se trate.

Establecer mecanismos que sienten las bases para garantizar que en todos los niveles (políticos, sociales y económicos), se trate a los recursos naturales, bien sean renovables o no, con la obligatoriedad de preservarlos y que, sobre todo, se inculque a los futuros ciudadanos (educandos en los niveles básicos) la importancia de conocer y cuidar territorio y recursos, debido a que de ello se podrá legar un óptimo futuro económico y un mejor país a las generaciones venideras.

De acuerdo a lo analizado a lo largo de la presente investigación y con fundamento a lo estipulado en la legislación nacional vigente, al Derecho Internacional y los acuerdos y tratados en materia marítima y de límites de los que México es signatario, el golfo de California y particularmente, el alto golfo de California, son territorio mexicano; por lo que el único Estado que tiene derecho de soberanía sobre mencionado territorio, es México.

Corresponde, entonces a los integrantes de la élite política en turno, mediante sus acciones patrióticas, refrendar la protesta que hacen al

tomar posesión de sus encargos, con fundamento a lo estipulado en el artículo 128 constitucional: “guardar y hacer guardar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y las leyes que de ella emanen”, mirando en todo momento por el beneficio nacional, y pugnando por evitar intromisiones de cualquier Estado extranjero que pretenda focalizar sus intereses en los recursos y territorio nacionales.

CAPÍTULO
II
EL ISTMO DE
TEHUANTEPEC

...hasta 60 trenes corrían diariamente en ambas direcciones llevando mercancías disímolas y los barcos totalizaban los seis muelles del puerto. Las seis grúas eléctricas trabajaban día y noche, ... *Pedro Morales.*¹

EL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y LA APUESTA POR EL DESARROLLO REGIONAL EN EL SURESTE DE MÉXICO

DOCTOR
CARLOS DANIEL MARTNER PEYRELONGUE

Introducción

El istmo de Tehuantepec ha sido históricamente una región peculiar de la geografía de México, por momentos ambicionada debido a su potencial como nodo económico y de servicios de traslado interoceánico de mercancías, pero, en otros momentos, ha sido tierra olvidada y marginada del desarrollo y crecimiento económico nacional.

Se encuentra ubicado en el sur de los estados de Oaxaca y Veracruz, en la zona más estrecha del país, entre el océano Pacífico y el golfo de México (véase figura 1), por lo que, eventualmente, presentaría ventajas para desarrollar un corredor interoceánico de transporte de mercancías, además de constituirse, desde una perspectiva geoeconómica, en la puerta de entrada al sureste mexicano, región caracterizada por una importante dotación de recursos naturales, amplia biodiversidad, paisajes naturales, arqueológicos e históricos de gran valor patrimonial, pero a la vez zona de grandes carencias, de bajos ingresos de la mayoría de su población, con altos índices de marginación y diversos conflictos sobre la tenencia de la tierra y la apropiación de los recursos naturales, entre otros.

El istmo de Tehuantepec ha sido considerado, desde hace mucho tiempo, un lugar estratégico tanto desde la perspectiva de la geografía económica como de la geopolítica continental y, por lo tanto, tiene muchos elementos complejos para el análisis territorial, económico y social. El tema ha desatado debates y controversias en el país, dado que la constitución del corredor supondría la rápida transformación de este espacio regional en un espacio global.

¹ Morales, Pedro (1994) Historiador y cronista de Salina Cruz. 123 años como puerto de altura está cumpliendo Salina Cruz. Salina Cruz Hoy, Salina Cruz Hoy I (1): 3 - 10.

No obstante, poco se ha avanzado en otros ámbitos de análisis, como son los relacionados con el desarrollo regional y la geografía de los transportes que, por cierto, tiene particular incidencia en esta temática. Efectivamente, la globalización económica y la flexibilización de la producción han trastocado el papel y la posición de las regiones, alterando la jerarquía de los espacios de localización de las actividades económicas y, en particular, la configuración tecnológica y espacial de los sistemas transportes.

Desde el Siglo XIX, el istmo ha sido objeto de numerosos intentos de desarrollo de un cruce o corredor interoceánico, constituyendo, prácticamente todos ellos, proyectos fallidos que por diversas razones no lograron consolidarse de manera duradera. Con esta percepción, el presente trabajo busca aportar elementos de análisis que podrían, eventualmente, enriquecer el más reciente esfuerzo que busca impulsar el corredor interoceánico del istmo de Tehuantepec.

Al respecto, el objetivo de la presente contribución es, por una parte, analizar la situación actual del istmo de Tehuantepec en el contexto de la formación de una red global de transporte multimodal, donde ya existen opciones de transportación consolidadas, tales como los llamados *Land Bridges* (Puentes Terrestres) estadounidenses y el canal de Panamá, por cierto, recientemente ampliado para recibir a buques de enorme envergadura, contra los que el istmo tendrá que competir eficazmente para captar flujos de carga cuyas cadenas de suministro están fuertemente articuladas a través de tales nodos y corredores internacionales. Por otra parte, se plantea considerar el desarrollo regional de esta zona y del sureste mexicano más allá del cruce interoceánico, es decir, observándolo desde una perspectiva de desarrollo que no esté atada sólo al corredor en cuestión, sino que ponga el énfasis en un desarrollo económico regional incluyente para consolidar actividades productivas locales, bajo una concepción de bienestar y sustentabilidad que privilegie iniciativas para impulsar modalidades de desarrollo endógeno sobre el desarrollo exógeno.

De esta manera, el presente documento se estructura en tres partes principales que incluyen, en principio, una breve reseña histórica sobre los proyectos de cruce interoceánico en el istmo de Tehuantepec. Posteriormente, en el nodo central del texto se abordará el tema de las posibilidades y del potencial del istmo para competir con las opciones vigentes de traslado interoceánico de mercancías en el hemisferio norte del continente americano y, finalmente, se realizará una reflexión en torno

a la búsqueda de un enfoque de desarrollo económico regional que no se focalice sólo en el cruce interoceánico, sino en un proyecto incluyente, que permita reducir los niveles de marginación y elevar el nivel de vida de los actores locales en el sureste mexicano.

Figura 1: Región del istmo de Tehuantepec, México.



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (2009).

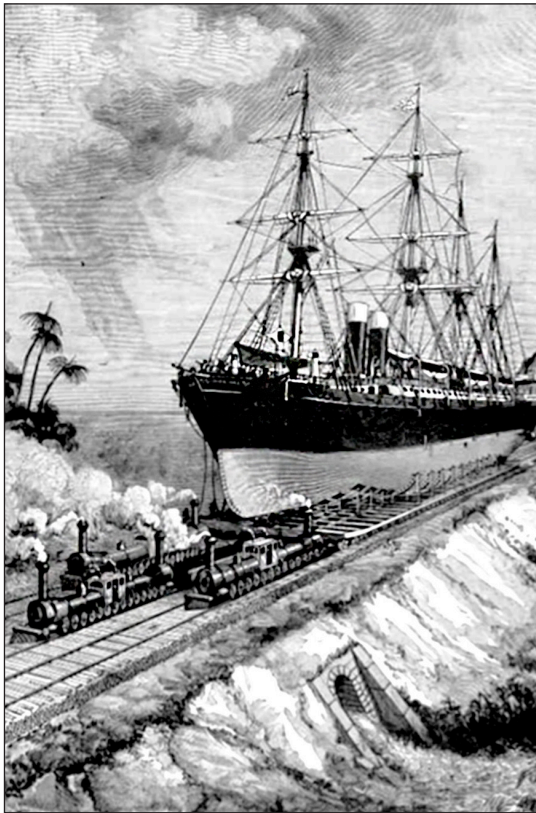
Antecedentes históricos: el istmo de Tehuantepec y los transportes

Aunque desde la época de la colonia esta región era visualizada como área con potencial para facilitar el cruce de mercancías entre el océano Pacífico y el Atlántico, fue desde el Siglo XIX cuando realmente se empezaron a poner sobre la mesa proyectos específicos, coincidiendo, en buena medida, con el rápido ascenso de poderío económico y militar de Estados Unidos en el concierto internacional. En efecto, el istmo de Tehuantepec

fue particularmente atractivo para los Estados Unidos ya que, desde su perspectiva, la distancia involucrada sería más corta que cualquier opción en Centroamérica, tal como Nicaragua o Panamá. En todo caso, cabe señalar que debido a ciertos tramos de elevación del terreno y a la distancia, la construcción de un canal acuático por Tehuantepec nunca fue considerada una propuesta atractiva.

No obstante, en 1884, el ingeniero civil estadounidense James B. Eads propuso la creación de una suerte de **canal seco**, mediante la construcción de una línea ferroviaria transoceánica entre Salina Cruz (litoral del Pacífico) y Puerto México (golfo de México) que podría transportar barcos enteros (véase figura 2). El objetivo era construir un ferrocarril de seis vías con 3 locomotoras tirando de barcos por el istmo en aproximadamente 13 horas. El sistema fue diseñado para transportar barcos de hasta 10,000 toneladas en una plataforma con ruedas (Rodrigue, 2017).

Figura 2: El Proyecto del Ferrocarril Transoceánico de Tehuantepec de 1884.



Fuente: Mining and Scientific Press, (1885).

Aunque este proyecto inicialmente despertó interés, fue abandonado en 1887 después de la muerte de Eads. El ferrocarril interoceánico se diseñó en una época en que los pesos de los barcos eran todavía relativamente ligeros, porque la madera se usaba en muchos componentes de una embarcación. El crecimiento en el tamaño y el peso del buque a principios del Siglo XX habría hecho que dicho proyecto fuera cada vez más marginal, aun así, la idea perduró. Un proyecto similar fue considerado por el gobierno mexicano en la década de 1940, donde se decía que podría transportar barcos de hasta 15,000 toneladas. Una vez más, el crecimiento sustancial del tamaño del buque después de la Segunda Guerra Mundial hizo que tal propuesta no se materializara (Rodrigue, 2017).

Durante el Siglo XX, emergieron varias iniciativas para activar el cruce interoceánico y, sin duda, la más exitosa desde el punto de vista comercial fue la verificada a inicios de dicha centuria. En efecto, con la inauguración oficial del ferrocarril transístmico, el 23 de enero de 1907, más las obras de los dos puertos extremos, Salina Cruz en el litoral del Pacífico y Puerto México (Coatzacoalcos) en el Atlántico, se presentó un notable crecimiento en el tráfico internacional de mercancías a través de este paso interoceánico.

Desde 1907, año en que Porfirio Díaz inauguró tanto el ferrocarril como las obras portuarias y la urbanización de la nueva ciudad de Salina Cruz, hasta 1914, el movimiento interoceánico fue intenso. Según datos estadísticos de la época, recopilados por el cronista de la ciudad y puerto de Salina Cruz: Según Morales (1994):

...hasta 60 trenes corrían diariamente en ambas direcciones llevando mercancías disímbolas y los barcos totalizaban los seis muelles del puerto. Las seis grúas eléctricas trabajaban día y noche, y los estibadores, todavía no organizados en sindicato, eran un núcleo económicamente poderoso, el más poderoso de la región (Morales, 1994, p. 3).

De acuerdo con registros estadísticos más certeros, la carga interoceánica creció aceleradamente entre 1908 y 1913, pasando de 350 mil toneladas durante el primer año a 850 mil en el último (Ruiz Cervantes, 1994). Adicionalmente, el funcionamiento del corredor transístmico en esa época tuvo un efecto dinamizador sobre el movimiento de carga producida en la región. En el periodo señalado se duplicó este movimiento, pasando de 78 mil toneladas a 166 mil en 1913. Así, en sus mejores años el corredor

transístmico movió más de 1 millón de toneladas de diversos productos. (véase cuadro 1).

Cuadro 1: Transporte de carga por el istmo de Tehuantepec, 1908-1913 (miles de toneladas).

Años	Carga interoceánica (miles de toneladas)	%	Carga local (miles de toneladas)	%	Volumen total (miles de toneladas)
1908	350	82	78	18	428
1909	553	84	106	16	659
1910	434	81	105	19	439
1911	797	83	158	17	955
1912	873	83	174	17	1,047
1913	851	84	166	16	1,017

Fuente: Ruiz Cervantes, José (1994) "Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)", en Reyna, Leticia (Comp.) "Economía contra Sociedad: El istmo de Tehuantepec". Ed. Nueva Imagen, México, (1994).

Ahora bien, este corredor interoceánico funcionó con buen éxito económico hasta la apertura del canal de Panamá, en 1914.

El periodo de triunfo fue muy corto, sólo siete años, y ya para 1915 aquellos 60 trenes diarios que en uno y otro sentido transportaban mercancías y hacían más fluido el comercio internacional, se había reducido a uno sólo, para llevar solamente pasaje y mercancía de consumo inter-regional (Guzmán, 1994, p. 31)

Con esta percepción, puede decirse que la apertura del canal de Panamá en 1914, trajo consigo la desvalorización de la zona del istmo de Tehuantepec como ruta interoceánica (Belsasso, 2018).

Este declive se prolongó por largo tiempo. Tan severa fue la crisis que, en 1924, el puerto de Salina Cruz quedó cerrado a la navegación. Buena parte de la población emigró, principalmente al estado de Veracruz, donde la explotación de petróleo presentaba mejores perspectivas. Sólo hasta 1938 se abrió el puerto, previo dragado de las dársenas que se encontraban azolvadas.

En la década de los cuarenta se rehabilitaron los astilleros y el dique seco que habían sido abandonados durante la época de cierre del puerto. Sin embargo, el movimiento de mercancías siguió siendo reducido. En 1950, se descubrieron en la zona grandes mantos de camarón gigante y el puerto tuvo un resurgimiento, sobre todo, por la actividad pesquera. Se formó rápidamente una flota pesquera; “llegan del norte más pescadores y durante 25 años Salina Cruz se convierte en gran exportador de camarones” (Morales, 1994, p.6). La sobreexplotación de ese recurso provocó su casi extinción. Actualmente la industria camaronera, apenas sobrevive.

En 1970, Petróleos Mexicanos (PEMEX) planteó la necesidad de construir una nueva refinería en el Pacífico y Salina Cruz fue designado como el lugar apropiado para tal efecto. En 1977 se inauguró la primera etapa de la refinería, la cual produce 170 mil barriles diarios de crudo. En poco tiempo se puso en funcionamiento la segunda etapa, llamada Ingeniero Antonio Dovalí Jaime, con una capacidad productiva de 300 mil barriles de crudo diario.

Durante el final de esa década, la producción fue distribuida en el país utilizando principalmente el transporte marítimo de cabotaje. En la década de los ochenta, la refinería comenzó a producir gasolina, combustóleo, diésel y amoniaco. La distribución nacional de estos productos incrementa la participación del cabotaje en el litoral del Pacífico, adicionalmente, se iniciaron las exportaciones de petróleo crudo y amoniaco hacia el Lejano Oriente. El puerto se convirtió de hecho en “un importante surtidor de crudo para Japón, cuyos buque-tanques de medio millón de barriles son cargados en alta mar a través de tres boyas instaladas por PEMEX” (Morales, 1994, p. 7).

En definitiva, Salina Cruz sufrió un nuevo giro y se transformó principalmente en un puerto petrolero. Tan es así que la mayor parte de la infraestructura y las terminales marítimas son de uso exclusivo de PEMEX. Ahora bien, los flujos de petróleo y derivados son movidos por ductos y no han incidido substancialmente en el desarrollo del corredor internacional de transporte interoceánico. Entre tanto, el puerto comercial ha tenido una presencia marginal en el comercio exterior del país.

En el otro extremo del istmo, el puerto de Coatzacoalcos también ha padecido altibajos y dificultades para consolidar el movimiento de carga,

aunque en esta zona se ha manifestado un mayor desarrollo industrial. Efectivamente, desde la década de los años cuarenta, en el sur del estado de Veracruz se inició el desarrollo de la industria petroquímica básica y posteriormente se evoluciona hacia la petroquímica secundaria. En los sesenta y setenta se desarrollaron grandes complejos petroquímicos en los municipios aledaños al puerto, tanto por iniciativa de PEMEX como por obra de diversos consorcios privados de capital nacional. Sin embargo, dado que el modelo económico en ese periodo privilegiaba la sustitución de importaciones y el crecimiento del mercado interno, la producción petroquímica se destinaba al consumo nacional y principalmente a los grandes centros urbanos del interior del país, por lo tanto, la participación del puerto de Coatzacoalcos en el movimiento de la producción regional fue marginal.

Precisamente, debido al boom petrolero de la década de los setenta, surgió el puerto de Pajaritos, ubicado en la margen sur del río Coatzacoalcos, cuya función era abastecer tanto a la costa del golfo como al mercado exterior de productos petrolíferos de PEMEX. En efecto, durante muchos años Pajaritos se constituyó en un enclave portuario de uso exclusivo de PEMEX para la exportación de petróleo crudo hacia los Estados Unidos y Europa. Posteriormente, otra paraestatal dedicada a la producción y distribución de fertilizantes, llamada FERTIMEX, también contó con instalaciones portuarias de uso exclusivo en el puerto de Pajaritos, sin embargo, se esperaba que el desarrollo industrial tuviese un efecto multiplicador y detonara en un auge sin precedente en la actividad portuaria de Coatzacoalcos.

Con esta percepción, durante la segunda mitad de la década de los setenta surgió el Programa Nacional de Puertos Industriales. En el istmo, tanto Coatzacoalcos como Salina Cruz, fueron designados lugares prioritarios para este tipo de desarrollo, no obstante, los resultados fueron muy pobres. En Coatzacoalcos, el puerto industrial tendría que desarrollarse en la llamada zona del ostión. El proyecto incluía frentes de agua y la posibilidad de instalar terminales marítimas especializadas para las empresas asentadas en el lugar, sin embargo, las recurrentes crisis económicas de la década de los ochenta y la ambigüedad en torno a los posibles interesados fueron obstáculos insalvables.

Por su parte, el proyecto del puerto industrial de Salina Cruz, contemplado en el Programa de Reactivación de Puertos Industriales de 1979, que se

financió con recursos del Banco Mundial, prácticamente no se aplicó. La crisis económica de 1982 llevó a la suspensión de obras, en esas fechas sólo se habían expropiado las tierras y construido la obra negra del puerto artificial. El proyecto contemplaba un canal de 5 kilómetros y un complejo portuario industrial en Bahías de Salinas de 266 hectáreas, con posibilidades de expansión a 3,000 hectáreas. En definitiva, sólo se concretaron dos de los cuatro puertos industriales de gran envergadura propuestos en el citado Programa Nacional de Puertos Industriales: Lázaro Cárdenas, en Michoacán, y Altamira, en Tamaulipas.

Por otra parte, cabe señalar que pocas empresas emplazaron terminales marítimas especializadas en la infraestructura portuaria existente en istmo de Tehuantepec. En Salina Cruz, la única terminal especializada del puerto comercial era la de contenedores, habilitada en 1979 por la propia empresa de servicios portuarios. En Coatzacoalcos, Cementos Anáhuac, la Azufrera Panamericana y posteriormente CELANESE, desarrollaron terminales especializadas para manejar graneles minerales y líquidos necesarios para sus procesos productivos. Los graneles agrícolas contaron con una terminal especializada (Transferencias Graneleras del Istmo), pero la mayor parte de este tipo de carga siguió manejándose de manera semi mecanizada en los muelles del recinto fiscal.

Cabe señalar que, a pesar del importante desarrollo de la industria petroquímica en el sur del estado de Veracruz, Coatzacoalcos se ha especializado principalmente en el manejo de algunos graneles regionales, tanto de origen agrícola como mineral o líquido. Un elemento importante a destacar es que no posee una terminal equipada para el manejo de carga contenerizada. A principios de los noventa, debido al escaso movimiento de este tipo de carga, la grúa portacontenedores de Coatzacoalcos se desplazó hacia el puerto de Veracruz. En este contexto, difícilmente podría convertirse en un nodo principal de articulación de flujos de carga internacional a través del istmo de Tehuantepec.

Ahora bien, desde la apertura del canal de Panamá, no han dejado de sucederse proyectos, planes e ideas para activar el corredor de transporte interoceánico en el istmo de Tehuantepec. Algunos han sido planteamientos coyunturales con escaso análisis, otras han sido propuestas más estructuradas. Entre estas últimas destacó el proyecto llamado Alfa-Omega, diseñado hacia fines de la década de los setenta. Este proyecto estaba atado a la creación de los citados parques industriales

portuarios en Salina Cruz y Coatzacoalcos. Además, contemplaba acciones y obras de infraestructura carretera, ferroviaria y portuaria para reforzar el corredor interoceánico. En forma sintética, sus principales objetivos fueron: “Impulsar el desarrollo de la zona ístmica; servir como infraestructura de transporte; atraer carga internacional” (Toledo et al., 2013, p. 57) puesto que, pretendía captar el 7% de la carga de contenedores que cruzaba por el canal de Panamá en esa época.

Sin embargo, en diversos planos de actuación el proyecto encontró dificultades y limitaciones para su implantación. Hubo rechazo político y social por los riesgos potenciales de intromisión extranjera y de pérdida de la soberanía nacional. Asimismo, la apertura al comercio internacional no era congruente con un modelo proteccionista, de sustitución de importaciones, que todavía se encontraba vigente en el país. En lo económico, la caída de los precios del petróleo y la crisis iniciada a principios de los ochenta, terminaron por dar al traste con la viabilidad del proyecto transístmico y con el programa de industrialización regional (Segura y Sorroza, 1994). Así, durante la década de los ochenta, el corredor transístmico no prosperó y los flujos comerciales internacionales movidos por los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos mantuvieron el perfil de la producción regional, caracterizada por bienes primarios de origen mineral y agrícola.

Finalmente, en la década de los noventa, con el avance de la apertura comercial y las políticas de privatización de la infraestructura de transportes, surgen nuevamente propuestas para desarrollar un corredor de transporte multimodal en el istmo de Tehuantepec. Desde 1996, se retoma con nuevos bríos la idea de implementar el paso interoceánico, dada la posibilidad, que propicia el nuevo modelo económico, de intervención directa de los capitales privados en un proyecto de tal envergadura.

En este contexto, los gobiernos de los estados de Veracruz y Oaxaca, junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes implementaron la realización del estudio titulado «Integración de Proyectos de impulso al Desarrollo del istmo de Tehuantepec». En 1996, tras la conclusión del citado estudio, se planteó como concepto de desarrollo para el istmo la posibilidad de constituirse en un «*Centro de Manufactura y de Distribución Global de Productos*», en el cual se concentrarían elementos de las cadenas productivas mundiales (ensamble final y manufactura de partes) y se realizaría el almacenamiento y la distribución tricontinental de grandes

volúmenes de mercancías. Bajo esta visión, el rol del sistema de transporte tendría las características de un *Hub Global* de transbordo y distribución.

La estrategia para alcanzar este objetivo estuvo basada en 72 proyectos detonadores, relacionados tanto al corredor de transporte multimodal como a las distintas ramas productivas con desarrollo previo en la zona, como la industria Petroquímica y Química, la Forestal, la Agroindustria y la industria de materiales para la Construcción y también con nuevos rubros propuestos, sin antecedentes previos en el istmo, como las industrias del acero, la metalmecánica, la automotriz y la maquiladora.

En los albores del Siglo XXI, nuevos proyectos fueron planteados para desarrollar el corredor interoceánico. En 2001, se lanzó el llamado Plan Puebla-Panamá, impulsado por el gobierno mexicano con la intención de crear condiciones propicias para el desarrollo de actividades económicas en la región sur-sureste del país y en Centroamérica, mediante inversiones en infraestructura, equipamientos y diversos servicios. Este Plan contempló, entre otros proyectos, evaluar la posibilidad de activar el corredor interoceánico del istmo de Tehuantepec, no obstante, en los estudios de evaluación de sus condiciones competitivas frente a las opciones existentes de los llamados Puentes Terrestres estadounidenses y del Canal de Panamá, que fueron realizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (IMT-SCT, 2002), la opción de cruce interoceánico en esta zona no resultó, en esa época, suficientemente ventajoso y atractivo para los inversionistas y las navieras internacionales.

Posteriormente, en 2007, se buscó implementar un nuevo proyecto, llamado Sistema Logístico del istmo de Tehuantepec, para activar un corredor multimodal complementario a la crecientemente congestionada vía del canal de Panamá, mediante la modernización de la infraestructura carretera, ferroviaria y portuaria de la zona. Además, dentro del proyecto propuso la creación de un Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE) que permitiría implementar una zona industrial y de actividades logísticas, en donde las empresas instaladas podrían beneficiarse de exenciones de aranceles y reducción de diversos impuestos.

En dicho proyecto se propuso licitar en un solo paquete dos modernas terminales de contenedores, en los puertos de cada extremo, Salina Cruz y Coatzacoalcos, así como la operación ferroviaria para hacer más eficiente el manejo de los eventuales flujos de carga que transitarían por este eje. No obstante, es importante hacer notar que, en ese mismo año,

se iniciaron las obras de ampliación del canal de Panamá, que implicaron la construcción de un tercer juego de esclusas para permitir el paso a los enormes buques *postpanamax*, los cuales previamente no tenían acceso a esa vía acuática, debido a sus dimensiones. Este hecho relevante, junto con la crisis económica mundial del año 2009, dejaron en el olvido esta propuesta (Martner, 2012).

Cabe señalar que, un común denominador de todos estos proyectos ha sido que el *core* o núcleo ha estado centrado en el éxito del cruce de mercancías de un océano a otro, dejando en segundo término el desarrollo regional de la zona. Tan es así que, en cuanto se observaba que el proyecto de cruce no tenía una viabilidad inicial o inmediata como corredor interoceánico, inmediatamente se abandonaba a la región, por lo cual el estancamiento y la ausencia de proyectos de desarrollo social y productivo se ha prolongado por muchas décadas. Al parecer, se requiere una propuesta mucho más integral que no ponga todas las fichas en un éxito inmediato de los flujos transoceánico, sino en el desarrollo de largo plazo de las cadenas de valor con potencial en el ámbito local y/o regional.

El istmo de Tehuantepec en el contexto de la globalización y los corredores multimodales internacionales

Desde la década de los noventa del siglo pasado, emergió una economía crecientemente liberalizada y globalizada, que ha producido notables modificaciones en la organización del transporte internacional, lo cual propició un nuevo escenario para la eventual implantación de un corredor interoceánico en el istmo de Tehuantepec. Los cambios en el sistema capitalista mundial tienen un fuerte impacto en la formación de redes y corredores internacionales de transporte. Algunas rutas cobran importancia inusitada, mientras que otras declinan o dejan de tener el carácter estratégico de periodos anteriores (Martner, 2010).

Frente a estos nuevos escenarios es pertinente ubicar al istmo de Tehuantepec en el contexto de los corredores internacionales de transporte multimodal. Es imprescindible enmarcar las potencialidades y posibilidades de desarrollo de la zona en cuestión con un enfoque que ubique la unidad de análisis, más allá del espacio regional o nacional, en la conformación de un ámbito global y/o continental de despliegue de los sistemas de transporte. Desde luego, para comprender estos procesos es necesario retomar algunos elementos claves, propios de la reestructuración de la economía-mundo (Wallerstein, 1996) como el cambio organizativo y

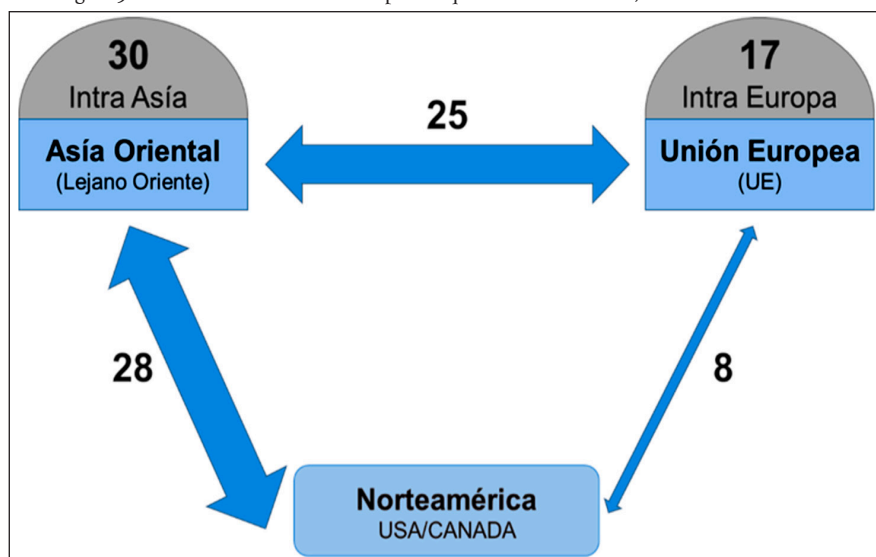
tecnológico de la producción, la formación de bloques regionales para posicionarse ventajosamente en el contexto global, así como las políticas generalizadas de privatización, apertura comercial y liberalización financiera, mismas que inciden en la localización y forma de articulación de las actividades productivas y condicionan la viabilidad de un proyecto como el del corredor transistmico.

En primer término, los cambios en la producción han fomentado la intensificación de los flujos de mercancías a escala planetaria. Efectivamente, la globalización de los procesos productivos ha supuesto su fragmentación espacial con la finalidad de encontrar ventajas comparativas para cada una de las fases de fabricación de un producto. Paralelamente, las innovaciones tecnológicas recientes, sobre todo, en los medios de comunicación y transporte, han apoyado esta tendencia de desconcentración productiva. El comercio internacional se ha transformado crecientemente en desplazamiento de bienes entre plantas de la misma empresa (flujos intra-firma) o entre el gran consocio multinacional y sus subcontratistas internacionales que elaboran partes o insumos del producto final, para lo cual ha sido preciso implementar extensas redes que se desdoblán sobre espacios selectos del planeta, estructurando las nuevas relaciones de la economía mundial en lo que Castells (2006) ha llamado un espacio de flujos que se sobrepone a los vínculos de continuidad y cercanía de los espacios tradicionales, al integrar nodos territoriales, ampliamente separados en tiempo y espacio, en una red de producción-distribución globalizada que puede operar de manera simultánea e integrada a grandes distancias.

Ahora bien, la intensificación de los flujos no ha implicado un crecimiento de las actividades económicas y el comercio internacional de igual intensidad en todas las regiones. Datos recientes muestran una fuerte concentración de flujos físicos de mercancías en torno a los tres bloques económicos principales, constituidos por países de Asia, Europa y Norteamérica. Entre estas tres regiones continentales, ubicadas en torno a los paralelos 30 y 60 del hemisferio norte, fluye un volumen creciente del comercio internacional, por lo tanto, los movimientos noreste-noroeste adquieren gran densidad y concentran los mercados de transporte más importantes del mundo. En 2018, cerca del 72% del movimiento de contenedores se concentró en esa triada del poder económico constituida por el bloque asiático de Asia Oriental, Norteamérica (Estados Unidos y Canadá, principalmente)

y la Comunidad Económica Europea (véase figura 3). El 28% faltante correspondió al resto del mundo, incluido México.

Figura 3: Movimiento de contenedores por Bloques Económicos 2018, en millones de TEU'S.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD (2019), EUROSAT (2019) y Journal of Commerce, (2019).

Así mismo, cabe señalar el desplazamiento del centro de gravedad de los flujos internacionales de mercancías desde el Atlántico hacia la cuenca del Pacífico. Este proceso, iniciado en la década de los ochenta y sostenido hasta la actualidad, se explica por el rápido crecimiento e internacionalización económica de los países del bloque asiático, donde destacaron Japón y Corea en primera instancia y China más recientemente, los cuales se han constituido en los principales productores mundiales de manufacturas (bienes intermedios y de consumo final) ligados a las cadenas de suministro crecientemente globalizadas.

Ensegundotérmino, los cambios tecnológicos y operativos en la producción empujaron importantes innovaciones en los sistemas de transporte y distribución. Sin duda, el principal fue el desarrollo del intermodalismo (Izquierdo, 1995). El intermodalismo o multimodalismo ha sido sustento físico y tecnológico esencial para desdoblarse el proceso productivo global sobre el territorio mediante la externalización de fases en localizaciones diversas y distantes. En efecto, la necesidad impuesta por la producción fragmentada y global, de conformar una red integrada, ha conducido al surgimiento del intermodalismo. A través de este elemento se acelera la

distribución de carga y se reduce el monto del capital inmovilizado en los grandes inventarios, en los carros de transporte inactivos, en las demoras de las mercancías en los puertos, entre otras cosas.

El intermodalismo, en su definición más general tiene que ver con la integración de los diversos modos de transporte en una sola red de distribución física de las mercancías. En otras palabras, los modos de transporte marítimo, terrestre y, en ocasiones el aéreo, son coordinados e integrados en un sólo sistema o red que busca eliminar las rupturas de carga para que los productos fluyan entre lugares distantes en el menor tiempo posible y con la mayor certeza (Martner, 2008).

Así, la integración de los modos de transporte, junto con los cambios en la localización de las actividades económicas debidos a la fragmentación de la producción, ha generado la formación de nuevos corredores internacionales de transporte que, en esta fase de desarrollo capitalista, se distinguen por su carácter intermodal. Precisamente, desde la década de los ochenta, en Estados Unidos ha proliferado la formación de los llamados puentes terrestres que integran en una sola red los territorios interiores, con los litorales y contribuyen a los que Santos (2000) definió como la creación de un espacio total o global articulado por redes y comandado por las grandes corporaciones transnacionales. Tal conformación tiene efectos económicos y geográficos sumamente relevantes que inciden definitivamente en las posibilidades del corredor interoceánico del istmo de Tehuantepec, puesto que no sólo competirá, como es la creencia común, con el canal de Panamá, sino en buena medida con estos corredores intermodales estadounidenses.

La creación y consolidación de los puentes terrestres estadounidenses

La producción globalizada de bienes requirió como condición *sine qua non* de la integración de los modos de transporte en una sola red multimodal, cuestión que fue resuelta, en buena medida, a través de la innovación tecnológica en este sector. En efecto, un elemento clave en el desarrollo del multimodalismo ha sido la invención del contenedor. Esta es, por excelencia, la tecnología que permite integrar las redes de transporte terrestre con las redes marítimas. En la medida en que puede ser movido indistintamente por un camión, un ferrocarril o un barco, evita las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores. Tales características tecnológicas permiten acelerar los flujos de mercancías e integrar efectivamente procesos productivos fragmentados en el espacio.

En esa medida permite articular los puertos con regiones distantes del interior (Martner, 2000).

La introducción del contenedor impulsó el desarrollo de nuevas formas de organización del trabajo y nuevas tecnologías en puertos, terminales intermodales, buques, camiones y ferrocarriles. Precisamente, un cambio sustantivo en la interfase de conectividad marítimo-terrestre fue el avance tecnológico que permitió la creación del ferrocarril de doble estiba de contenedores. Tal como señala San Martín (1997).

...Está comprobado que el ferrocarril tiene ventajas comparativas significativas sobre el camión para traslados en largas distancias. Por esto, para poder aprovechar al máximo los beneficios del contenedor, era necesario que el ferrocarril se integrara como uno de los actores principales al sistema internacional de transporte...
(San Martín, 1997, p. 10)

La tremenda innovación tecnológica, que creó los carros de ferrocarril capaces de cargar el doble de contenedores en una plataforma, “el tren de doble estiba, mejoró substancialmente la eficiencia de los puentes terrestres y revolucionó la logística comercial internacional” (San Martín, 1997, p. 10).

Los trenes de doble estiba dieron lugar a la aparición de lo que Wood y Johnson (1990) denominaron macro-puentes terrestres estadounidenses. Tal desarrollo ha permitido articular y consolidar una red intermodal amplia, masiva y de flujo continuo. Los macro-puentes están constituidos precisamente por tendidos ferroviarios y trenes de doble estiba de contenedores que atraviesan de manera directa y continua todo el territorio estadounidense, desde el océano Pacífico al Atlántico. Entre los principales destaca el macro-puente que conecta a los puertos de Long Beach y Los Ángeles, en la costa del Pacífico, con la zona de los Grandes Lagos (Chicago, Detroit, etc.) y con el puerto de Nueva York, en la costa Atlántica. También resalta el que une a los puertos de Seattle y Tacoma, en el Pacífico, con Nueva York, pasando, de igual forma, por la zona de los Grandes Lagos. Otro puente terrestre es el que vincula a los puertos de Long Beach/Los Ángeles con los puertos de Houston y Nueva Orleans en la costa norteamericana del golfo de México (Martner, 2000).

Lo cierto es que, la notable transformación tecnológica, operativa e infraestructural de los sistemas de transporte, constituidos ahora en redes intermodales que articulan e integran la producción global, modifican la situación de vastas regiones continentales, así como la jerarquía de rutas y corredores. Con esta percepción, se plantean nuevos escenarios tanto para la geografía de los transportes como para la geografía económica y para el análisis territorial. En el caso aquí analizado, es evidente que la formación de los puentes terrestres estadounidenses tiene implicaciones sumamente significativas sobre la posibilidad de activar un corredor intermodal en el istmo de Tehuantepec.

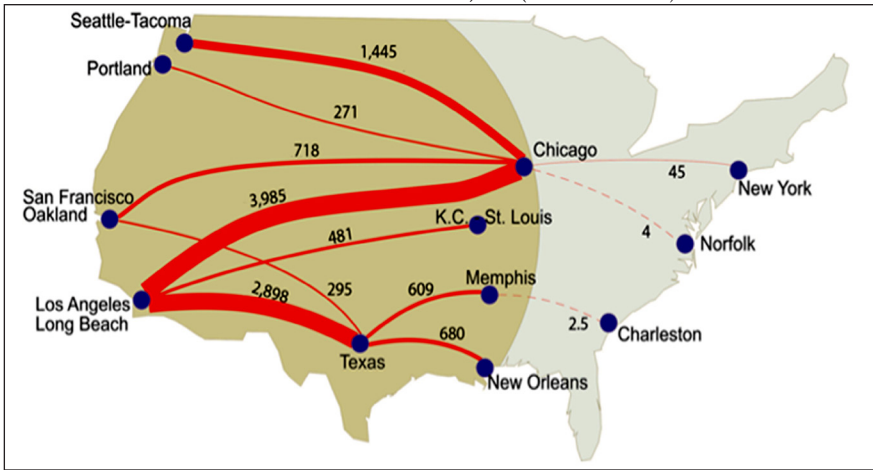
Ahora bien, es importante analizar cuál es el *hinterland* o zona de influencia territorial de los llamados puentes terrestres estadounidenses, para determinar hasta qué punto competiría con el eventual corredor intermodal del istmo mexicano. Cabe preguntar si ¿los puentes terrestres realmente funcionan como redes de enlace interoceánico entre el océano Pacífico y el Atlántico?, o básicamente operan como conexiones intermodales entre los puertos y las regiones interiores de Estados Unidos? Después de analizar los datos disponibles, se observa claramente que se trata de lo segundo.

En la figura 4, se muestra el *hinterland* de los puentes terrestres que están articulados a los puertos del Pacífico de los Estados Unidos. Estos flujos no suelen alcanzar a las ciudades y puertos de la costa este estadounidense (en el Atlántico), sino que establece su límite en las principales ciudades del llamado *Midwest* o centro-oeste, desde Illinois hasta Texas. En este aspecto, destaca la posición de Chicago, como el principal *hub* de terminales intermodales interiores que concentra y redistribuye la mayor cantidad de flujos de contenedores en ese país.

Por el contrario, los flujos asiáticos y transpacíficos cuyo destino son las ciudades y regiones ubicadas en la costa este (Atlántico) caen bajo el *hinterland* de otros corredores multimodales, probablemente articulados a través del canal de Panamá.

Así, aunque exista la infraestructura de costa a costa, en estricto sentido ésta no opera como puente terrestre, por tanto, lo que determina la dimensión espacial del corredor son los flujos y la relación socio-territorial que hay detrás de ellos, por encima de la infraestructura o el espacio construido (Martner, 2007, p.7).

Figura 4: Puentes terrestres estadounidenses. Contenedores por ferrocarril desde/hacia los Puertos del Pacífico de Estados Unidos, 2018 (miles de TEU ´S).



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Rail Waybill Data. BTS, U.S. y JOC.

Un aspecto relevante derivado de la consolidación de los puentes terrestres estadounidenses fue la significativa reducción de los tiempos de tránsito para las cadenas productivas globalizadas. Para muchos productos manufacturados cuya densidad y valor económico es elevado, el factor tiempo es un elemento clave dentro de la producción fragmentada a nivel global, dado que, en lo geográfico, trabaja con localizaciones dispersas y, en lo económico-operativo, requiere de inventarios mínimos y esquemas de abastecimiento de insumos «justo en secuencia» (Cedillo *et al*, 2019).

Así, por ejemplo, la reducción de tiempo entre Yokohama, Japón, y las zonas industriales de los Grandes Lagos (Chicago) pasó de 27 días de tránsito, vía el canal de Panamá y Nueva York, a entre 15 y 16 días, vía el puente terrestre que conecta a Los Ángeles/Long Beach con Chicago. Incluso el tiempo entre Yokohama y Nueva York se redujo en 7 días con la consolidación de la red intermodal, apoyada en los puentes terrestres de doble estiba.

En efecto, la travesía entre ambos lugares a través del canal de Panamá consume 23 días, mientras que la conexión intermodal con el ferrocarril de doble estiba a través de la costa oeste de Estados Unidos implica un recorrido de 18 a 19 días entre el punto de origen y el de destino, no obstante, en este caso, debido al largo recorrido terrestre entre el oeste y el este del territorio estadounidense, los costos se elevan considerablemente por lo que la mayor parte de los embarques del lejano Oriente hacia Nueva York se continúan manejando por el canal de Panamá.

La ampliación del canal de Panamá y su renovada presencia en los flujos continentales de mercancías

Desde hace más de 100 años, el canal de Panamá ha sido un relevante eje del transporte marítimo internacional. A través del tiempo ha vivido periodos de elevado crecimiento, combinados con otros de menor dinamismo. El desarrollo y consolidación de los puentes terrestres durante las décadas de los 80's y 90's del Siglo XX produjo una ralentización de su crecimiento, no obstante, en los albores del Siglo XXI vuelve a reactivarse de manera importante, debido al emplazamiento de grandes distribuidores minoristas y *retailers* en los estados del sureste estadounidense. Posteriormente, durante la primera mitad de la presente década, el desafío que enfrentó al canal fue una relativa saturación de esta infraestructura y sobre todo la limitación de tránsito para un número creciente de buques que superaban las dimensiones de las esclusas de la ruta original inaugurada en 1914. Cabe señalar que este obstáculo quedó removido en 2016, con la inauguración de la ampliación del canal de Panamá, misma que ha permitido el tránsito de buques con capacidad de hasta 15 mil TEUs, cifra tres veces superior a los 5 mil TEUs de los buques que previamente podía navegar por esta vía.

Así, la competitividad de este corredor interoceánico ha aumentado principalmente para los productos que privilegian más el costo de transportación que el tiempo de tránsito, frente al corredor que utiliza los puertos estadounidenses del Pacífico (costa oeste) y los puentes terrestres de doble estiba de contenedores para llegar a las ciudades de la costa este de Estados Unidos. Al respecto, hay evidencia que un contenedor de 40 pies movido entre Hong Kong y Nueva York, vía el canal de Panamá, llega a costar entre 500 y 700 dólares menos que al realizar el recorrido por los puertos de la costa oeste y los puentes terrestres, aunque esta última vía implica 7 días menos de recorrido que la primera opción.

El encarecimiento relativo de los puentes terrestres para algunos destinos localizados en el este de Estados Unidos se debe a factores como la enorme distancia terrestre a recorrer y el creciente desbalance de los flujos, que se expresa en una relativa saturación del transporte marítimo, las terminales y los servicios de transporte intermodal terrestre en el sentido de la importación, mientras que en el sentido de la exportación los trenes de doble estiba y los buques regresan semivacíos, teniendo que absorber costos de operación que no logran realizarse en fletes (Martner, 2010). Lo cierto es que, para los flujos que provienen del océano Pacífico

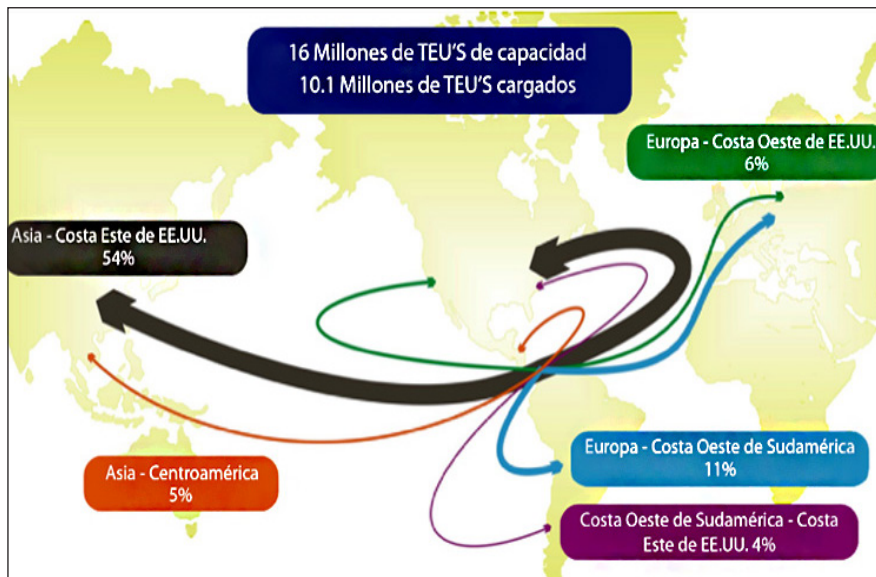
(en especial, del Lejano Oriente) y cuyo destino son las ciudades de la costa este de Estados Unidos, el canal de Panamá sigue siendo muy competitivo y disputa esos mercados con notable éxito a los llamados puentes terrestres estadounidenses.

Adicionalmente, hay que destacar que la mayor parte de los centros de producción y consumo de los Estados Unidos se localizan en la zona este de ese país y que, recientemente, grandes *retailers* estadounidenses, como Wall-Mart, Kmart, Home Depot, Dollar General y Dollar Tree, entre otros, han abierto enormes centros de distribución en ciudades de la Costa Este. Por lo tanto, estos actores se han convertido en los principales impulsores del desarrollo de los servicios *all water* (todo por agua) entre el Lejano Oriente y la costa este de los Estados Unidos, utilizando la vía del canal de Panamá (Martner, 2010).

De hecho, los datos recientes acerca de los principales mercados vinculados por el canal de Panamá muestran fehacientemente que el principal flujo de contenedores por esta vía es el que se produce entre Asia y la costa este de los Estados Unidos. Efectivamente, en 2018, el 54% de la capacidad disponible en TEU y el 61% de los TEU cargados correspondieron a esta ruta (Autoridad del Canal de Panamá, 2019). En segundo lugar, se encuentra la ruta entre la costa oeste de Sudamérica y Europa, que concentró el 11% de la capacidad en TEU. El tercero en importancia fue el flujo entre Europa y la costa oeste de Estados Unidos con el 6% de la capacidad y posteriormente le siguen las rutas entre Asia y la costa este de Centroamérica, con el 5% y la que vincula a la costa oeste de Sudamérica con la costa este de Estado Unidos, misma que alcanzó el 4% (véase figura 5).

Otro aspecto muy relevante de la información de los flujos por el canal de Panamá, es que no hay rutas regulares que conecten el continente asiático con Europa por esta vía acuática, por lo que queda descartado un argumento que ha sido manejado de manera poco rigurosa, sin comprobación empírica alguna, en el sentido de que los supuestos flujos de mercancías entre tales continentes que se estarían manejando por el canal de Panamá, podrían ser transferidos al corredor interoceánico del istmo de Tehuantepec. En realidad, los flujos de carga entre Asia y Europa se mueven masivamente a través del océano Índico y el Canal de Suez, en rutas donde navegan los buques portacontenedores más grandes del mundo.

Figura 5: Principales orígenes-destino de los contenedores que circulan por el Canal de Panamá, (2018).



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Informe Anual 2018 de la autoridad del canal de Panamá, (2019).

Lo cierto es que el elevado dinamismo observado tanto de los puentes terrestres, como en el canal de Panamá enmarcan el contexto competitivo al que tendrá que enfrentarse la eventual habilitación del corredor del istmo mexicano. Ciertamente, el acelerado crecimiento de la carga contenerizada, principalmente en la cuenca del Pacífico, ha animado la posibilidad de corredores multimodales internacionales tanto en México, como en Centroamérica. No obstante, en el ámbito de la geografía global de los flujos o, como diría Castells (2006), en el ámbito del «espacio de flujos», las opciones que se propongan en el sub-continente tendrán que fundamentar su viabilidad con parámetros altamente competitivos frente a los corredores vigentes mencionados en este análisis.

El istmo de Tehuantepec frente a los corredores multimodales vigentes: algunos datos y aspectos a considerar

El eventual desarrollo del corredor del istmo de Tehuantepec competiría en espacios diferenciados tanto con las regiones y mercados atendidos por el canal de Panamá, como con aquellas cubiertas por los puentes terrestres estadounidenses. Para enfrentar tal desafío tendría que alcanzar altos estándares de eficiencia, productividad y agilización de los flujos de carga que le permitan ofrecer ventajas competitivas en tiempos de tránsito total y/o en costos.

De acuerdo al análisis geográfico de los flujos realizado previamente, por lo que se refiere exclusivamente a los puentes terrestres, el transístmico competiría por los flujos transpacíficos de contenedores que tienen como origen y destino el centro-oeste de Estados Unidos, conformado por el eje norte-sur de las regiones que van desde los Grandes Lagos y el río Mississippi hasta Texas, entre las que destacan ciudades como Chicago, Saint Louis, Kansas City y Houston, entre otras.

No está por demás señalar que en el caso de Texas, eventualmente también podría estar compitiendo con posibles corredores multimodales propuestos a través de los puertos mexicanos del Pacífico, principalmente por Lázaro Cárdenas, Michoacán, donde actualmente existe servicios de trenes de doble estiba de contenedores que conecta a este puerto con la ciudades de Monterrey y Nuevo Laredo, mismo corredor que, eventualmente, tendría conexión con ciudades del sur de Texas como San Antonio, Dallas y Houston. Lo propio sucede con Manzanillo, Colima, que actualmente tiene servicios intermodales hasta Monterrey, aunque, su conexión hacia varias ciudades de la frontera norte tiene la complicación, en algunos casos, de tener recorridos mucho más largos y, en otros, implica la necesidad de cambiar de empresas de servicios ferroviarios, de FERROMEX a *Kansas City Southern*, en algún punto de la red mexicana, lo cual hasta el momento no ha sido eficiente.

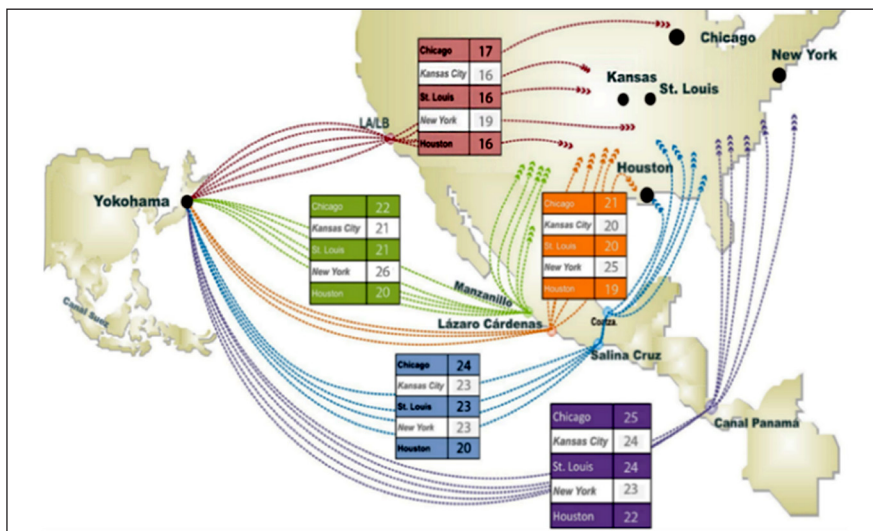
Respecto al canal de Panamá, el Corredor del istmo de Tehuantepec competiría principalmente por los flujos que tienen como destino las ciudades de la costa este de Estados Unidos (New York, Filadelfia, Boston, Baltimore, Norfolk, Charleston, Miami) y, en menor medida, con algunos servicios que atraviesan el canal con destino al puerto de Houston en el golfo de México.

El siguiente análisis de tiempos de recorrido entre orígenes y destinos relevantes a través de cinco corredores intermodales y/o cruces interoceánicos principales en la región permite mostrar de manera preliminar la posición del istmo con respecto a este indicador. Precisamente, en la figura 6, se observa cómo los tiempos de recorrido marítimos y terrestres desde Yokohama, Japón, hacia las ciudades del Midwest o centro-oeste (Chicago, Saint Louis y Kansas) y del sur de Texas (Houston) en los Estados Unidos, son notablemente menores por los puentes terrestres, respecto a las otras opciones analizadas. En segundo lugar, eventualmente se ubicaría el corredor de Lázaro Cárdenas,

suponiendo que lograrse articularse adecuadamente a los mercados de Texas y el *Midwest*.

También se comprueba que el canal de Panamá difícilmente puede competir por los flujos de Asia, cuyo destino sea el centro-oeste estadounidense, no obstante, la vía canalera es competitiva para los destinos de la costa este estadounidenses, no necesariamente por los tiempos de tránsito, pero sí por los costos del flete marítimo, como se verá más adelante. Por su parte, el istmo presenta tiempos similares al canal panameño para los flujos de Asia hasta la costa-oeste, por ejemplo, Nueva York, pero tiene un mejor performance cuando el destino es el golfo de México (Houston), donde presenta una travesía menor en dos días con respecto a la vía del canal de Panamá (véase figura 6).

Figura 6: Comparación de tiempos de recorrido por corredores intermodales transpacíficos² entre Yokohama, Japón y Ciudades del centro y este de Estados Unidos (en días).



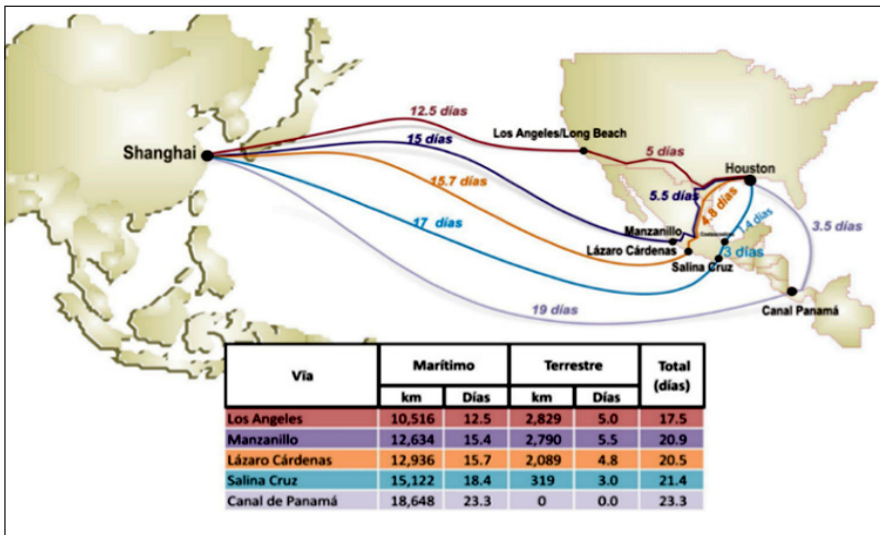
Fuente: Elaboración propia con base en datos de Navieras.

Precisamente, en la figura 7 se aprecian las distancias en kilómetros y los tiempos de recorrido entre Shanghái, China, y el puerto de Houston, Texas, evidenciando tiempos de recorrido favorables del istmo de Tehuantepec sobre Panamá y similares cuando se le compara con los posibles corredores por Manzanillo y Lázaro Cárdenas, los cuales, cabe señalar, no han sido implementados.

² Calculado con base en rutas directas. Dado que actualmente no existen esas rutas por los puertos del istmo, los datos se estimaron con base en servicios existentes que arriban a Lázaro Cárdenas y Veracruz.

Desde luego, el tiempo de travesía no es el único indicador dentro del análisis de los corredores multimodales (Castillo, 2005). Aunque puede representar una desventaja inicial de los corredores multimodales que tendría que compensarse a través de otras eficiencias. Por ejemplo, con menores costos del flete total entre el origen y el destino de la carga, con mayor eficiencia operativa, mayor velocidad de recorrido por kilómetro o con el desarrollo de actividades logísticas para la transformación y agregación de valor de los bienes de determinadas cadenas productivas, cuyos centros de producción y/o distribución se implanten en el territorio del corredor interoceánico propuesto.

Figura 7: Comparación de tiempos de recorrido por corredores intermodales transpacíficos³ entre Shanghai, China, y Houston, Texas (en días).



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Navieras.

Por lo pronto, en un escueto análisis con datos disponibles de los fletes de origen-destino de la carga, la vía del istmo de Tehuantepec no parece tener números muy favorables respecto a las principales rutas en competencia. En el cuadro 2 se observa que los puentes terrestres presentan un elevado costo cuando el destino final es Nueva York y otros destinos de la costa este estadounidense, mientras que tiene costos intermedios cuando se trata de travesías hacia el centro y centro-sur de ese país (Chicago, Houston). Por su parte, el canal de Panamá es muy competitivo en precio para los flujos con destino a la costa este (Nueva York) y el golfo de México (Houston),

3 Calculado con base en rutas directas. Dado que actualmente no existen esas rutas por los puertos del istmo, los datos se estimaron con base en servicios existentes que arriban a Lázaro Cárdenas y Veracruz.

a diferencia del istmo de Tehuantepec que tiene implicados los costos adicionales de dos puertos intermedios (Salina Cruz y Coatzacoalcos) más un flete de tramo terrestre de corta distancia (310 kilómetros) entre ambos puertos y un flete marítimo derivado de la necesidad de incorporar un buque adicional para el tramo oceánico de corto recorrido (por ejemplo, el buque adicional del tramo del golfo de México -Coatzacoalcos- hacia el Atlántico para flujos entre Asia y la costa este de Estados Unidos). Así, la ventaja en tiempos de tránsito del transístmico frente a la vía del canal de Panamá se ve mermada, en tanto no se logre reducir la brecha en el costo del traslado de la mercancía.

Cuadro 2: Comparación de tarifas (fletes) por contenedor de 40 pies entre Shanghái y ciudades estadounidenses del centro y la costa del Atlántico, 2019 (en dólares estadounidenses).

VÍA RUTA	PUENTE TERRESTRE	CANAL DE PANAMÁ	ISTMO DE TEHUANTEPEC ⁴
SHANGHAI/ NUEVA YORK	3,250	2,490	3,195
SHANGHAI/ CHICAGO	2,800	-	-
SHANGHAI/ HOUSTON	2,650	2,200	2,950

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Drewry y China Forwarders Freight Index (CFFI).

Reflexión final: hacia un enfoque de desarrollo económico regional en el istmo de Tehuantepec

La apuesta por el desarrollo regional sustentable de largo plazo de la zona del istmo de Tehuantepec y del sureste de México pasa por fortalecer y consolidar una estructura productiva diversificada, basada sobre todo en sus recursos endógenos y en cadenas de valor regional con alto potencial de crecimiento para no depender exclusivamente de los resultados del cruce interoceánico de mercancías a través del corredor de transporte multimodal, sino al contrario, dar al propio corredor un soporte económico que le permita ser menos dependiente de los avatares económicos internacionales.

Al respecto, estudios recientes (CIATEJ, 2019) sobre las capacidades productivas de la región en diversos productos agrícolas, especialmente, frutales, se observa que tienen amplio margen para incrementar su producción y comercialización en la medida que mejoren la logística de

4 Dado que actualmente no existen esas rutas por los puertos del istmo, los datos se estimaron con base en servicios existentes que arriban a Lázaro Cárdenas y Veracruz.

sus cadenas de suministro. Dicho estudio señala al menos ocho cadenas de valor con alto potencial de desarrollo, constituidas por los siguientes productos: mango, piña, papaya, melón, sandía, naranja, limón y café. El potencial de evolución de este sector productivo puede abarcar segmentos adicionales de actividad que vayan más allá de la comercialización de producto en fresco, para alcanzar ramas tales como la industria de alimentos y bebidas, farmacéutica, perfumería y cosmética, confitería y limpieza, entre otras.

Desde luego, la potenciación de tales cadenas de valor pasa por consolidar y ampliar la infraestructura regional de transporte y comunicaciones mediante el mejoramiento y ampliación de los enlaces terrestres, aéreos y marítimos actuales, para apoyar a las actividades económicas locales a través de la articulación con los estados del centro y del sur-sureste del país, así como con Centroamérica y con otros mercados internacionales.

Con esta percepción, la consolidación de cadenas de valor competitivas junto con “...el establecimiento de una infraestructura logística adecuada, son las variables que permitirán que esta plataforma sea operada por los pobladores de esta región y sus beneficios permeen en toda la zona de influencia” (CIATEJ, 2019, p.174).

Otras ramas productivas relevantes en la región son las relativas a la petroquímica, la forestal, la ganadera y la de energía eólica; todas ellas, sin duda con un fuerte potencial de desarrollo en el istmo y el sureste mexicano, pero también atravesadas por importantes conflictos medioambientales y de usos del suelo poco sostenibles a largo plazo. En efecto, tal como señala Rodríguez (2019).

...las actividades petroleras, ganaderas, extractivas de madera y eléctricas (entre las que figura el empleo del viento para generar electricidad), no han dejado de provocar confrontaciones con los dueños históricos de los recursos: los indígenas y campesinos que residen desde hace cientos de años en la región (Rodríguez, 2019, p.41).

Por ello se requiere de un desarrollo del istmo que implique un uso ordenado del territorio, bajo la premisa de “avanzar en el manejo sustentable de los recursos y conseguir una distribución equitativa de los costos y los beneficios que genera su empleo” (Rodríguez, 2019, p.41).

En definitiva, las modificaciones organizacionales y tecnológicas en la economía-mundo capitalista que sentaron las bases para la conformación de redes globales de transporte multimodal y para la aparición de nuevos corredores intermodales en zonas específicas del orbe, ubican al istmo de Tehuantepec en un nuevo contexto internacional que, normalmente, es poco considerado en los análisis sobre esta región. El desarrollo de corredores intermodales, tales como los puentes terrestres estadounidenses y otros con potencial de desarrollo inclusive en México, junto con la actualización del canal de Panamá, inciden en una diversificación de opciones de transportación o cruces entre el océano Pacífico y el Atlántico, modificando la importancia geo-económica y geopolítica del istmo con respecto a épocas previas, donde la competencia se focalizaba únicamente en la vía acuática panameña.

En efecto, el proyecto del corredor interoceánico del istmo de Tehuantepec se produce en un entorno de fuerte competencia internacional, en el que otros corredores y/o puentes terrestres establecidos concentran intereses de actores sociales fuertes, como las empresas de logística internacional, las grandes navieras y operadores de transporte intermodal con innovaciones tecnológicas cada vez más sofisticadas, terminales automatizadas de contenedores, transportistas y *freight forwarders*, entre otros agentes, que buscan consolidar sus posiciones en el mercado. De acuerdo al análisis previo, es innegable el fuerte grado de consolidación y la inercia de navieras y transportistas por utilizar las vías vigentes ya comprobadas por su eficiencia y competitividad.

Por otra parte, el desarrollo del corredor como un simple cruce de mercancías entre los dos océanos no implicaría grandes beneficios para la región salvo que fuese acompañado de la potenciación de las actividades productivas y logísticas que agreguen valor a los flujos y generen una actividad económica sustantiva en la zona. Por eso, es muy recomendable que la región del istmo no ponga todas sus fichas en un solo número como lo hizo en todos los proyectos previos, donde se apostaba todo a la conformación de un cruce o corredor interoceánico de transporte internacional de mercancías y cuando no lograba concretarse con éxito dicha opción, se dejaba a esta región a la deriva y en el absoluto abandono.

La región del istmo, con una complejidad política y socioeconómica expresada, entre otras cosas en bajos ingresos de sus habitantes, carencias importantes en servicios básicos, niveles relativamente bajos de

escolaridad, coexistencia de una gran diversidad de etnias pauperizadas y un conflicto de larga duración sobre la tenencia de la tierra, la conservación de los recursos bióticos e hídricos originales y los usos del suelo, tiene que formar parte de un proyecto de desarrollo regional más amplio en el sureste del país, donde no necesariamente el corredor de transporte aparezca como el eje sobre el que se estructuren todas las actividades. En efecto, el impulso a las formas productivas tradicionales, así como a actividades agrícolas, industriales y energéticas con potencial que, desde luego, deben apoyarse en un eficiente sistema de transporte multimodal, aparecen en este momento como la mejor garantía de consolidar corredores de transportes menos dependientes de los avatares de los flujos internacionales (Martner, 2012).

La mejor forma de reducir las desventajas que puedan tenerse frente a otros cruces interoceánicos y corredores intermodales pasa por generar carga en la propia región y densificar la ruta de manera endógena, en efecto, los buques son atraídos y consolidan rutas duraderas sobre todo en aquellos lugares donde existe carga local y aprovechan tales escalas para transbordar contenedores o embarques que se dirigen a otros mercados o países. Entonces, la apuesta principal de largo plazo tendría que ser, antes que nada, por el desarrollo local y regional del istmo de Tehuantepec, es decir, por la creación de actividades productivas que generen crecientes volúmenes de mercancías tanto para el mercado nacional, como para el internacional.

La Geopolítica, es la ciencia que establece que las características y condiciones geográficas y, muy especialmente, los grandes espacios, desempeñan un papel decisivo en la vida de los Estados. *Friedrich Ratzel*.¹

IMPACTO GEOPOLÍTICO DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC SOBRE EL COMERCIO MARÍTIMO

CAPITÁN DE FRAGATA
JHONATTAN R. SOLANO AGUILERA

Introducción

Ante una realidad internacional invadida de avances tecnológicos, mismos que han servido de brazo ejecutor para brindar una ventaja y primacía a aquéllos que los poseen, el principal objetivo que históricamente se han trazado las naciones, es establecerse como la potencia mundial, el país líder o que las características lo describan como el país hegemón, de esta manera involucra muchos factores que van desde el ámbito económico/comercial hasta su poder militar, este concierto de naciones que interactúan entre sí para definir su rol, su coexistencia y su desarrollo.

Históricamente, el istmo de Tehuantepec, sin lugar a dudas se ha considerado como una zona estratégica, desde la época posterior a la conquista hasta la actualidad. No se deben soslayar los intereses estadounidenses para el empleo del istmo, cederle el libre derecho de tránsito a los ciudadanos estadounidenses así como la exclusión de pago de impuestos a mercancías del mismo origen tal como lo estipulaba en el Tratado McLane Ocampo, después de 160 años de la firma del citado, hoy más que nunca, las condiciones prevalecientes en la dinámica económica contemporánea indican que es momento de retomar la importancia que envuelve a la región del istmo de Tehuantepec, bajo un contexto en el que el comercio y el transporte definen el desarrollo no solo de una región sino del país entero, hoy más que nunca el mercado global ha creado la necesidad de construir un corredor interoceánico que pueda hacer

¹ Geógrafo alemán, fundador de la geografía humana o antropogeografía. Nacido en Karlsruhe el 30 de agosto de 1844 y fallecido el 9 de agosto de 1904. Pensador alemán que figura entre los pioneros de la moderna geografía política. Continuador del determinismo geográfico de Carl Ritter, el desarrollo de su teoría sobre la organización estatal como un organismo que compete con sus vecinos por un espacio al que denominó *Lebensraum* (espacio vital) ejercería una crucial influencia en el pensamiento geopolítico alemán posterior a su época. <https://www.biografiasyvidas.com/>

frente y competir con los corredores comerciales existentes, tanto en los Estados Unidos de América, como el mismo canal de Panamá. El interés de terceros Estados para el empleo y aprovechamiento de la región en materia de traslado de mercancías es importante. Por obvias razones comerciales destacan Estados y países orientales como China, Japón, Corea del Sur, por mencionar algunos, ya que, a través de éste, es posible conectar a los océanos Pacífico y Atlántico, por los cuales discurre un gran porcentaje del comercio mundial.

Mediante el análisis del presente artículo, se podrá responder la siguiente pregunta: ¿Qué importancia representa para el Estado mexicano el empleo del Corredor Interoceánico del istmo de Tehuantepec?, identificando para ello el empleo del poder nacional desde un enfoque geopolítico, así como la serie de factores que convergen en dicho territorio geográfico.

La presente investigación está desarrollada para conceptualizar al poder nacional, identificar intereses nacionales y plantear acciones a fin de establecer una estrategia para dar respuesta a la pregunta sugerida; con dichas acciones se podría proyectar una nueva visión geopolítica de México en relación al istmo de Tehuantepec en el entorno global, dada la importancia que reviste para la dinámica económica internacional.

Analizando el pensamiento de autores que han definido a la geopolítica como una disciplina de vital importancia para los tomadores de decisiones, se determinan cuáles con las condiciones espaciales para los criterios definidos en sus respectivos campos, los cuales impactan en el caso de nuestro objeto de estudio, que es el istmo de Tehuantepec; a la vez, se precisan los requerimientos necesarios para cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la seguridad y desarrollo del país, con el objetivo de alcanzar el bien común nacional, con visión de futuro. Este objetivo común permitirá promover y proteger los intereses nacionales, con la firme convicción de generar una geoestrategia que defina las acciones a seguir en pro del desarrollo nacional.

Antecedentes históricos

La idea de establecer un corredor comercial en el istmo de Tehuantepec es tan antigua como el descubrimiento de América y la conquista del mismo, el mismo Hernán Cortés en su Cuarta Carta de Relación veía factible un canal interoceánico en dicha región; en 1771 Bucareli manda a hacer estudios para su empleo y aprovechamiento debido a la cercanía

entre ambos litorales, y en 1808 Alexander Von Humboldt retoma el tema durante su visita y recorrido en todo el territorio mexicano (Pineda, 2004).

Para 1874-1875 Friedrich Ratzel,² científico alemán, geógrafo, autor del concepto *lebensraum espacio vital*, desarrollado en su ensayo “Der lebensraum, eine biogeographische”, visitó el territorio mexicano, desarrollando su investigación durante su recorrido y dedicándole un apartado al istmo de Tehuantepec en su libro *Desde México. Apuntes de viaje. De los años 1874-1875*.

En 1823, posterior a la independencia, Tadeo Ortiz efectuó una expedición y analizó la posibilidad de establecer una ruta comercial entre Puerto México, lo que hoy en día es el puerto de Coatzacoalcos y el puerto de Salina Cruz, en el estado de Oaxaca. Para 1842 un español adinerado de nombre José de Garay había ganado la concesión para la inversión en este corredor comercial, mismo que tenía que dividir al istmo, aprovechando el río Coatzacoalcos y tres de sus afluentes; sin embargo, era una construcción que un particular no podía costear, por lo tanto, vendió la concesión a una sociedad estadounidense que comenzó el proyecto, lamentablemente de igual manera no obtuvo resultados inmediatos. No fue sino hasta 1856 donde la compañía *Sloo*, le vendió la concesión a la compañía Luisiana, no sin antes negociar con el gobierno de Juárez, facilidades para la inversión, donde inicialmente había un corredor comercial de buques a vapor de Nueva Orleans a Minatitlán, después a Suchil y una carretera con vía a La Ventosa, cercana a la localidad de Juchitán, en Oaxaca, con un tiempo promedio de cruce de dos días (Ratzel, 1878).

Desde principios del Siglo XX, bajo el mandato el General Porfirio Díaz, fue el momento detonante del transporte comercial a través del istmo, conectando los puertos de Salina Cruz, y Coatzacoalcos. El investigador, Dr. Carlos Martner Peyrelongue,³ hace un análisis de la construcción del proyecto de un corredor multimodal en la región, durante su investigación recalca la importancia que tenía el corredor para esa época, un aproximado de 60 ferrocarriles y un promedio de un millón de toneladas de carga, que era una cantidad considerable para aquellos tiempos.

2 Friedrich Ratzel (1844-1904), científico alemán nacido y formado en Karlsruhe, aprendiz de Farmacia, geógrafo, naturalista. Autor de obras trascendentales en el ámbito de la Geografía: *Antropogeographie*, 1882-1891, que se considera la primera sistematización de la Geografía humana y Política. (Trigal, 2011)

3 Investigador del Instituto Mexicano del Transporte, imparte cátedras sobre logística marítima y globalización, transporte multimodal y movilidad regional de mercancías y personas en la Universidad Autónoma de Querétaro. Autor de *Transporte Multimodal Y Globalización en México*, 2008.

Sin embargo, se encontró a su primer rival para 1914, la construcción del canal de Panamá y la capacidad de transportar carga sin desembarcarla o empleando ferrocarril para su transporte. Prácticamente fueron 8 años de lucidez del corredor interoceánico del istmo, de 1907 a 1914, y lo que en un inicio eran 60 ferrocarriles diarios de carga con carácter internacional, se convirtió en un ferrocarril de pasaje y con carga meramente regional; se llegó a tal grado, que para el año 1924 el puerto de Salina Cruz fue cerrado a la navegación por el azolve de la dársena, por lo que gran parte de la población istmeña emigró a otros estados, condenando a la región a cambiar su giro comercial.

Para 1938, se reabrió el puerto de manera limitada y dejando abandonado el proyecto del corredor comercial, el cual, en sus inicios, se consideró que sin duda beneficiaría a la región, sin embargo, no era rentable para los buques, ni para las compañías de transporte, por la existencia del canal de Panamá (Martner, 2012). Por otro lado, no se puede dejar atrás el análisis costo-beneficio, que se ve reflejado en el interés por parte de la iniciativa privada para volver a impulsar su reactivación y detonar el traslado comercial y, en consecuencia, la conexión interoceánica.

A pesar de los años, nunca se ha olvidado el proyecto, y es que basta con ver un mapa, para identificar que el istmo de Tehuantepec separan solamente 300 kilómetros al océano Pacífico y al golfo de México; las grandes capacidades que conlleva disminuir distancias en el negocio del transporte y por ende al comercio marítimo, es el punto de partida que debemos fijar para nuestro objeto de estudio, el interés nacional para poder explotar esta región, dicho interés está ligado de manera intrínseca al poder nacional.

El poder nacional, tal como lo define Thiago Cintra:

Es el conjunto de medios de todo tipo y capacidad de que dispone el Estado, que es accionado por la voluntad nacional, con la finalidad de proteger los intereses nacionales establecidos que, en su conjunto, permiten conquistar y mantener, interna y externamente, los objetivos nacionales en situaciones de paz y guerra, en el marco de la dimensión económica, política, social y militar (Cintra, 1991, p. 14).

Y para este caso en específico recae en su dimensión comercial.

Así mismo, Makram Haluani⁴ (2006) ha definido al poder nacional “como un conjunto de componentes que permite a un determinado país planificar, ejecutar y percibir los beneficios de sus capacidades nacionales, materializadas como políticas públicas domésticas y externas, en pro de intereses nacionales preestablecidos” (Haluani, 2006, p.133). A manera de integrar ambos conceptos y dándole el enfoque que se pretende analizar en el presente trabajo, podemos identificar en primera instancia los intereses nacionales que deberán de estar enfocadas o encaminadas al desarrollo nacional y a su vez en la ejecución de las políticas que más que públicas, deberán ser políticas de Estado.

Sintetizando los conceptos antes planteados, se puede entender al poder nacional como los medios disponibles que puntualizan la capacidad de mantenimiento y desarrollo de un país, garante de los intereses y enfocado al cumplimiento de objetivos nacionales, que a su vez definen la realidad nacional del mismo, el empleo de éstos, brindarán la capacidad de libertad de acción para el establecimiento de las estrategias (véase figura 1).

Figura 1: Representación del poder nacional, vinculación de los conceptos.



Fuente: Elaboración propia.

4 Profesor de la Universidad Simón Bolívar, Caracas, Venezuela, activo en la enseñanza y la investigación de seminarios impartidos sobre geopolítica; seguridad regional e internacional; conflictos regionales; Rusia entre Oriente y Occidente; Seguridad Internacional después del 11 de septiembre de 2001; Política exterior de los Estados Unidos, entre otros.

Haluani, en su conceptualización de poder nacional, hace una clasificación dentro de los componentes del mismo, dependiendo de su naturaleza, orígenes, recursos y posibilidades, mismos que al sumarse los factores físico-geográficos, poblacionales, materiales, intelectuales y comerciales de un país, en su conjunto, deben de alguna manera o al menos teóricamente definir la capacidad del poder nacional de una nación. Para nuestro caso de estudio, el factor comercial incide en el empleo de la región del istmo de Tehuantepec, a fin de favorecer un corredor comercial que facilite el tránsito de bienes del golfo de México al océano Pacífico y viceversa, consolidándose como una zona estratégica del territorio mexicano, (véase figura 2).

Figura 2: Región del istmo de Tehuantepec.

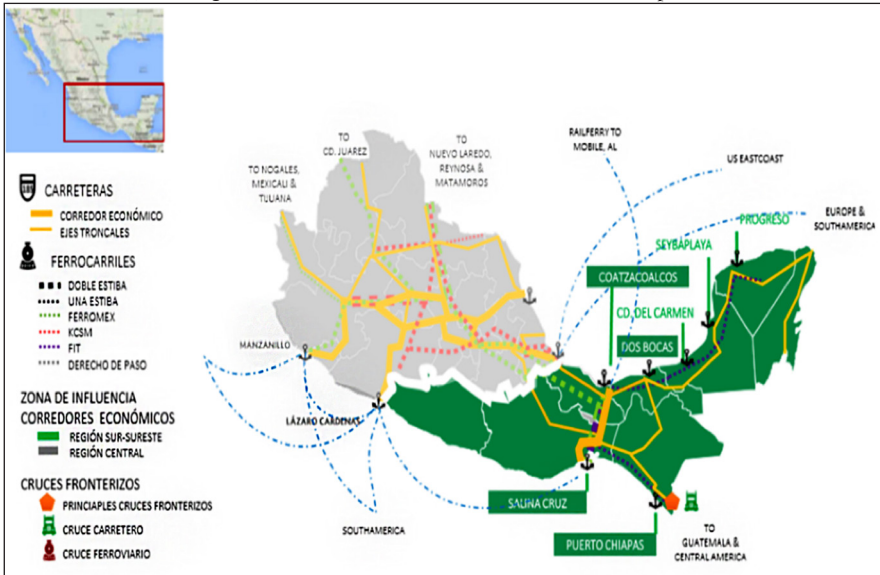


Fuente: Google Earth Pro.(2020).

Por lo tanto, una vez que se tienen identificados los intereses nacionales y la importancia que éstos representan para el país; se procederá a centrar el análisis de este estudio en el corredor interoceánico y su destacada representación comercial, como puntal para el desarrollo nacional. Iniciando por citar las características geográficas que propician el comercio y transporte en dicha región, hoy en día se ha modificado la jerarquía de los espacios, ante la innovación de la movilidad de la mercancía, adaptada a los procesos globales de producción, lo que

actualmente se denomina transportes multimodales y sus extensiones llamadas «corredores multimodales o intermodales» (Martner, 2012), brindan las capacidades al istmo para comportarse como un corredor multimodal que pueda competir no solamente con el canal de Panamá, sino también con los corredores multimodales que actualmente transportan la mayor cantidad de carga entre la costa este a la costa oeste de los Estados Unidos de América. A continuación, se muestra el corredor interoceánico multimodal con la infraestructura instalada de comunicaciones disponible en esta región, (véase figura 3).

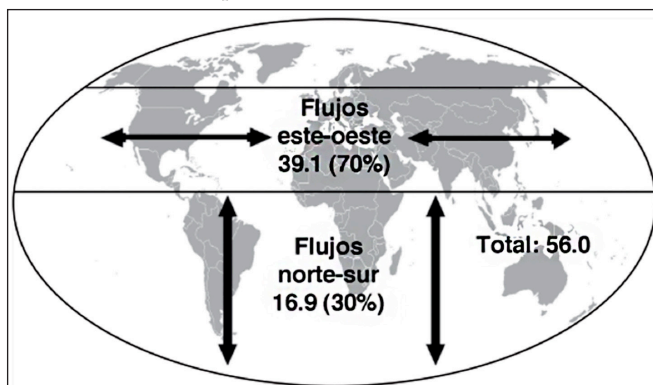
Figura 3: Corredor económico del istmo de Tehuantepec.



Fuente: SCT Corredores económicos interoceánicos multimodales, (2018).

El mismo autor identifica estos bloques geoeconómicos, por denominarlos de otra manera, y su consecuente tráfico comercial que hay entre ellos, caracterizado por un continuo movimiento de las redes comerciales marítimas, que se centra en un 70 % del total entre las latitudes 30 y 60 del hemisferio norte y «se expresa en barcos llenos de contenedores hacia América del Norte y semivacíos al lejano Oriente», estos centros económicos y su interconexión, determinan los principales corredores de transporte marítimos (Martner, 2012), (véase figura 4).

Figura 4: Principales ejes de carga contenerizada, (2005).



Fuente: Corredor Multimodal del istmo de Tehuantepec, (2012).

De igual manera, Martínez Bautista⁵ coincide con los bloques geoeconómicos de una manera más focalizada entre EE.UU., Alemania y China; destaca la posición del primero de los citados, definiéndolo como un Estado bisagra entre los océanos más grandes del mundo (Pacífico y Atlántico), haciendo hincapié en el hecho de que las capacidades territoriales y geográficas de los Estados Unidos se forjaron a partir de 1847, cuando, por su idea expansionista, ampliaron su territorio, afectando las tierras e intereses del Estado mexicano, enumerando de manera muy general los proyectos que se han vislumbrado para la región, así como de carácter comercial; sin embargo, más de uno de ellos no ha llegado a buen puerto:

...destacan en la administración de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) la gestión de la construcción de una descomunal Carretera Inteligente del TLCAN, que enlazaría a Canadá, Estados Unidos y México; y con el sexenio de Ernesto Zedillo (1994-2000) su propuesta de siete corredores económicos interoceánicos y costeros para una supuesta "integración regional" (Barreda, 1999); en el caso del presidente Vicente Fox Quesada (2000-2006) con su Plan Puebla Panamá; y durante la presidencia de Felipe Calderón (2006-2012) su proyecto de Plan Maestro de Desarrollo de Corredores Multimodales, en donde contemplaba al corredor transístmico de Tehuantepec; en el sexenio de Enrique Peña Nieto (2012-2018) con su Programa Nacional de Infraestructuras 2014-2018, en donde el istmo de Tehuantepec queda referido como Plan Istmo Puerta de América. Y con el actual sexenio de Andrés Manuel López Obrador

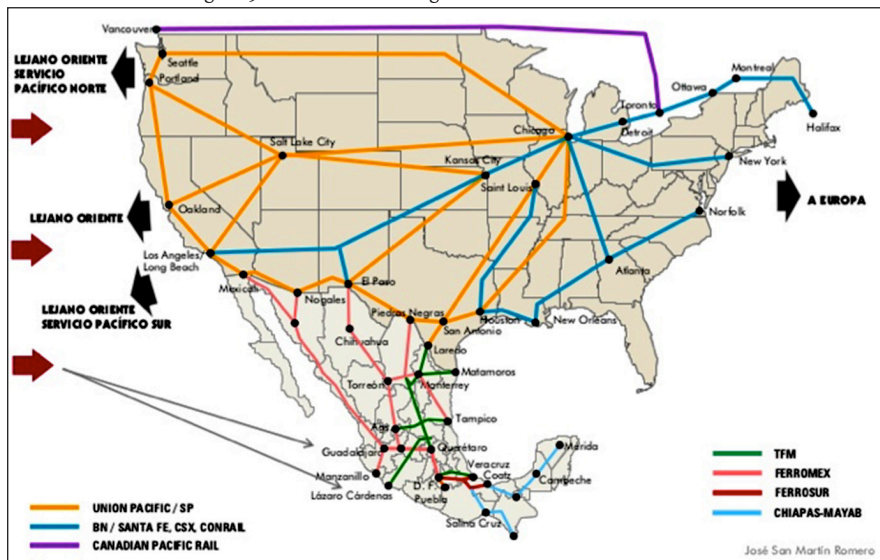
5 Juan Vicente Martínez Bautista, Profesor universitario asistente en Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México; *Elements for the analysis and perspectives of the interoceanic corridor in Isthmus of Tehuantepec*, Forhum International Journal of Social Sciences and Humanities.

(2018-2024) se impulsa el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (Martínez, 2020, p. 88).

En resumen, se puede generalizar que gran parte de los proyectos de nación de las últimas seis administraciones, nunca han perdido de vista las capacidades que brinda en materia comercial y de transporte marítimo el empleo del istmo de Tehuantepec; sin embargo, tal como se puede observar, cada uno de ellos se caracteriza por ser políticas o planes de gobierno propios de cada de administración, y se denota la falta de establecer objetivos y políticas de Estados que sean a largo plazo y exista una continuidad en cada una de las administraciones para cumplir con los objetivos e intereses nacionales, careciendo de una visión estratégica en su totalidad.

Los autores mencionados, Martner y Martínez, difieren de estas capacidades, ya que por un lado, el primero de ellos ve inamovible la pérdida de importancia geoeconómica y geopolítica frente al desarrollo de corredores multimodales, como lo son los corredores terrestres ubicados en el territorio de EE.UU.; por el contrario, Martínez, afirma que la misma condición de los EE.UU. en materia de consumo, generará la necesidad de contar con alternativas para el traslado de mercancías por otros medios.

Figura 5: Corredores estratégicos México-Estadounidenses.



Fuente: El desarrollo de cadenas de valor a través de los puertos marítimos y fronterizos y la red terrestre (Romero, 2010).

Tal como se puede observar, la situación de México es privilegiada y estratégica en el plano comercial, debido al movimiento de carga comercial y por la cualidad de ser bioceánico, lo que brinda al istmo de Tehuantepec la facultad geográfica para poder competir en el movimiento de contenedores en EE.UU.; sin embargo, tal como se ha observado, esta visión estratégica de tener salida al mar por ambos litorales, no es exclusivo de este siglo, simplemente se tendría que otear el devenir histórico del expansionismo estadounidense, desde la instauración de las Trece Colonias, hasta los territorios que actualmente albergan; de algún modo, directa o indirectamente los intereses de los EE.UU. se han visto reflejados en sus proyectos nacionales, o tal como lo diría el Secretario de Estado en la administración de Eisenhower, John Foster Dulles «Estados Unidos no tiene amigos, tiene intereses» (Medina, 2019, p. 18).

Son esos factores, que menciona el Almirante Trejo Hermida como “ingredientes de idealismo, realismo y pragmatismo, han llevado y mantenido a los Estados Unidos de América a establecerse como una potencia hegemónica” (Trejo Hermida, 2018, p. 18), visión geopolítica caracterizada por un enfoque intervencionista, de dominación y expansión, enfilada al cumplimiento de sus objetivos, aseguramiento de sus intereses, resguardado por el mantenimiento, control y dominio del territorio geográfico, tanto continental como marítimo.

Un ejemplo de ello, es el argumento del geopolítico Alfred Thayer Mahan,⁶ estratega estadounidense, que además de servir a la Marina de su país, fungió como catedrático en el *Naval War College*, considerado como la persona que estableció los fundamentos de la historia naval moderna, además de plasmar en sus libros la ideología expansionista de los Estados Unidos de América, mediante una visión geopolítica que lo encaminó a su hegemonía mundial. Tal como escribió en su obra *The interest of America in international conditions* hace patente la posición estratégica de EE.UU. y las intenciones de visualizar a su país como una potencia, haciendo patente la necesidad de mirar hacia delante, motivando a la producción, a su vez retomando la importancia geográfica de la ubicación del país del norte, en medio de dos «viejos mundos» y dos grandes océanos, formulaba la obligación de crear y fortalecer un eslabón que una al Atlántico y al Pacífico, temiendo el crecimiento poblacional y

6 Alfred Thayer Mahan (1840-1914), “oficial naval norteamericano, ascendido a Almirante por sus méritos intelectuales, educador y estratega. Autor de “La Influencia del Poder naval en la Historia” (1660-1783), publicada en 1890, constituyó un intento deliberado por definir los principios del Poder naval en una época de transición tecnológica.” (Terzago, 2005, p. 9)

tecnológico de Japón, así como el rápido poblamiento de la costa oeste en búsqueda de la prosperidad y progreso nacionales (Mahan, 1910).

José Ignacio López⁷, resume de manera muy concreta las intenciones del pensamiento del poderío naval del Almirante Mahan, haciendo énfasis a que dicho poderío naval no sólo se enfoca en la Marina de Guerra, sino que existe una relación indisoluble entre una Marina de Guerra poderosa, un comercio marítimo importante y la posesión de colonias (López, 1993).

Mahan estableció en sus obras la necesidad de proyectar la influencia de su país empleando su poder marítimo, primera y principalmente, hacia el Caribe; y de manera posterior, afianzarse en el Pacífico. De tal manera que, Estados Unidos de América extendió su zona de influencia hacia el Caribe, proyectando la salida del río Misisipi hasta lo que hoy es el canal de Panamá; durante este proceso ambicioso, cruzaron en sus objetivos la importancia que representaba para todo el continente americano los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos en un litoral, así como el de Salina Cruz, como puerto de importancia en el Golfo de Tehuantepec.

El Almirante Mahan plasmó en su obra «La Influencia del Poder naval en la historia», la importancia geográfica y comercial del istmo, por la cercanía que existía entre el golfo de México y el océano Pacífico, el empleo del istmo de Tehuantepec representaba la ventaja del empleo de las condiciones geográficas, de manera específica la cualidad de ser bioceánico, para establecer la hegemonía marítima en ambos litorales, retomando el pensamiento del dominio y control de mar en búsqueda de garantizar los intereses económicos, político-comerciales y militares, modificando de manera radical el aislamiento que las mismas condiciones geográficas le aportaban para establecer una geoestrategia basada en el intervencionismo, que a lo largo de la historia, ha caracterizado el desarrollo territorial estadounidense.

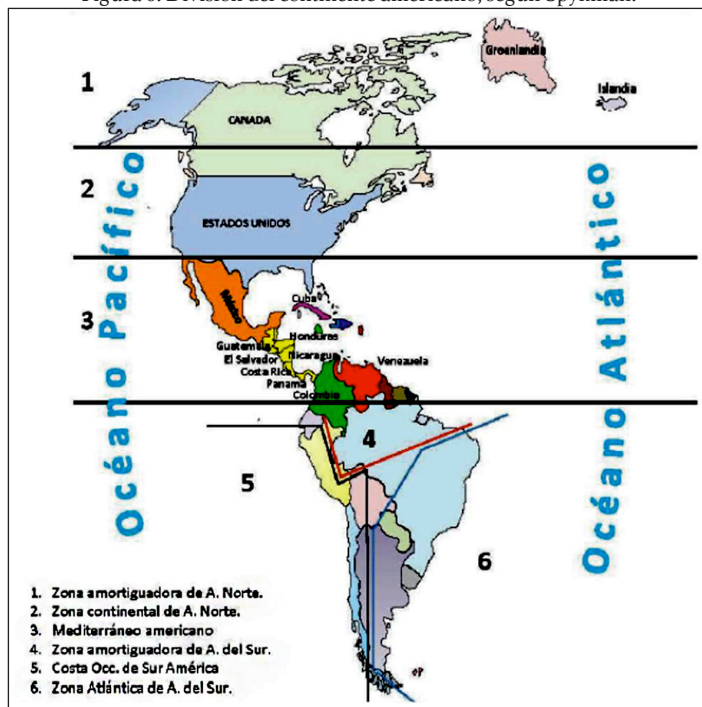
Nicholas Spykman, holandés nacionalizado estadounidense, recibió influencias de Halford J. Mackinder y del mismo Mahan, a su vez, influenció a George F. Kennan, Henry A. Kissinger, John Foster Dulles, y Zbigniew Brzezinsky. Esto, debido a que Spykman en su libro “Estados Unidos frente al mundo” (Spykman, 1942), manifiesta que la política

7 José Ignacio López, Profesor del Departamento de Humanidades de la Universidad EAFIT (Escuela de Administración, Finanzas e Instituto Tecnológico) en Colombia, autor de artículos en materia Geopolítica entre los cuales se encuentran, “Geopolítica de Nicholas Spykman”, “La geopolítica alemana” entre otros.

exterior de un país siempre estará definida por su poder, reconociendo la naturaleza humana en torno a la ambición de los países por adquirir cada vez más poder, este poder no podrá obtenerse de manera defensiva, sino por el contrario, se alcanza actuando de una manera agresiva en torno a los demás Estados y aquel país que aspire a desempeñar un rol protagónico a escala global, deberá proyectar dicha política en el escenario internacional.

Reitera la importancia geográfica que tiene EE.UU. y su ventaja sobre otros Estados; el hecho de ser bioceánico, compuesto de grandes masas terrestres, le brinda una posición geográfica idónea para el flujo comercial y lo que representa en términos del poder económico. México se encuentra en esa posición estratégica que Spykman denominaba como el Mediterráneo americano; debido, tanto a la situación geográfica como a las condiciones atmosféricas que prevalecen en dicha área, se consolida como el istmo conector entre las dos grandes masas continentales del norte y sur, así como a los océanos Pacífico y Atlántico (Pastor, 2016), (véase figura 6).

Figura 6: División del continente americano, según Spykman.



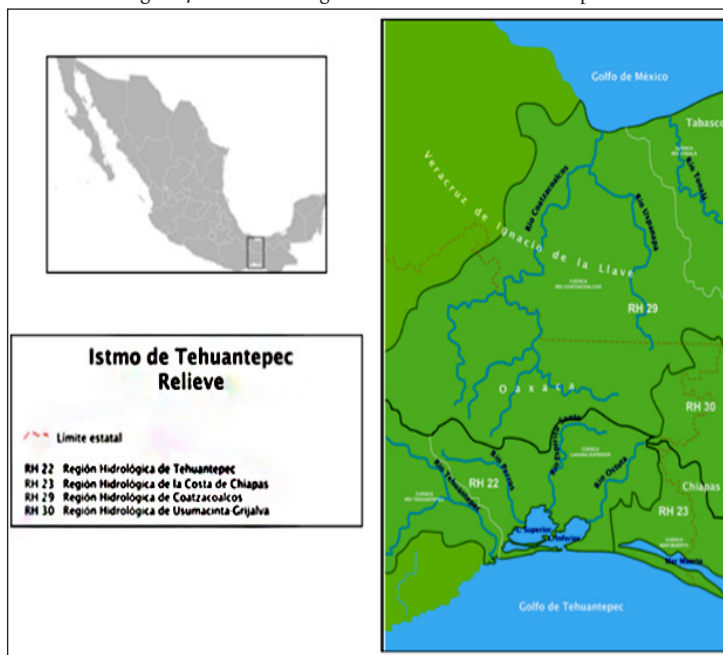
Fuente: Infografía de Juan H. Montero sobre artículo de José Ignacio López, (2012).

Todas estas características, le brindan la capacidad de establecer el dominio continental sobre esta gran isla, así como ser un actor principal en el entorno mundial y los efectos de fuerzas del juego de poder que mantiene el equilibrio en las diferentes zonas continentales; hay que hacer mención que las mismas características que tienen los EE.UU., también las tiene México, entonces debemos de preguntarnos ¿por qué existe una diferencia abismal entre ambas naciones? Por otro lado, tal como se mencionó, el istmo de Tehuantepec, por su posición geográfica y bioceánica, puede ser considerado como ruta comercial entre el océano Pacífico y el golfo de México para el proyecto económico de países orientales, de manera específica el caso de China, con EE.UU., Europa y Sudamérica, con el fin de disminuir la dependencia del canal de Panamá.

El Capitán Durante Bernardi, en su trabajo de investigación desarrollado para la especialidad de Geopolítica, en el Centro de Estudios Superiores Navales, analiza desde una perspectiva geopolítica los intereses de China en la región istmeña, conceptualizando a esta región como influjos que tiene el Estado mexicano a manera de ejercer efectos producidos por condiciones del espacio geográfico e influyen en los procesos y conductas políticas, coincidiendo en la necesidad de establecer tratados comerciales que brinden desarrollo, aprovechamiento de los recursos naturales y minerales, favoreciendo el comercio libre que sea empleado para fortalecer a la inversión asiática (Durante, 2013).

El Almirante Lorenzo del Peón Álvarez, en su libro «Geopolítica, geoestrategia y tópicos», señala que el carácter geopolítico del istmo de Tehuantepec no ha sido entendido, o que simplemente ha sido olvidado a lo largo de los años, manifestando de facto la importancia estratégica que representa para el Estado el aprovechamiento de la posición geográfica; de igual manera, esta argumentación la sustenta en el hecho de que dicha región cuenta con las características geográficas que la hacen racionalmente adecuadas para la instalación de industrias y todo tipo de infraestructuras propias para la exportación, y que al mismo tiempo sensibilizan su posición estratégica. A su vez, menciona que el istmo podría ser considerado desde dos puntos de vista: el primero de ellos como un gran puerto en su totalidad, con la capacidad de tener dos muelles, uno en cada litoral, integrando una zona industrial entre ellas, por otro lado, como una zona integral de comunicación interoceánica (Del Peón, 1987), destacando la importancia del relieve hidrográfico en la región, lo que le otorga el carácter de marítimo estratégico, (véase figura 7).

Figura 7: Relieve hidrográfico del istmo de Tehuantepec.



Fuente: Universidad Autónoma de México,(2017).

Para el primero de los casos, se necesita una zona industrial que pueda albergar las capacidades de producción y manufactura, además se deberá contar con una red de transporte que facilite la conexión desde el lugar donde se encuentran las materias primas en cualquier parte del país y que puedan ser trasladadas a la región istmeña; para el segundo de los casos, destaca la ubicación de la laguna Superior, la cual se ubica al noreste del puerto de Salina Cruz, con lo que considerando la parte navegable del río Coatzacoalcos, existe una longitud aproximada de 180 km. de distancia terrestre para unir ambos litorales.

Sin embargo, señala de manera muy asertiva y visionaria que, para que el corredor comercial marítimo del istmo de Tehuantepec sea eficiente, deberá contar con un sistema de ferrocarril y traslado de peso no menor a 200 toneladas de carga por góndola transportadora, esto con el fin que mantener un continuo traslado de contenedores que pueda hacerle frente al tiempo que sería empleado en caso de que un buque cruzara por el canal de Panamá. El régimen económico de la región y por ende del país, podría llegar a niveles «insospechados» si se dota de toda la infraestructura necesaria, por la factibilidad desde el punto de vista

económico en la corta distancia entre los puntos del istmo, Coatzacoalcos y laguna Superior⁸ (Del Peón, 1987).

Cabe destacar, que los programas que se han creado para potencializar y explotar el istmo de Tehuantepec no son meramente el corredor comercial. Retomando al pensamiento del Almirante del Peón, por ejemplo, en la administración federal del entonces presidente Ernesto Zedillo, se pretendía un mega proyecto que, de manera integral, empleaba el territorio istmeño para el aprovechamiento del mismo, con una serie de mini proyectos para cada una de las regiones, pero que de alguna manera se integraban para detonar el desarrollo económico. Los proyectos estaban orientados al corredor multimodal interoceánico, al desarrollo forestal, a la producción automotriz, así como el establecimiento de vías de comunicación que potencializarán las capacidades de dicha región (Martínez-Laguna, Sánchez-Salazar, María, & Izquierdo, 2002).

Tabla 1: Paquetes de inversión del megaproyecto transístmico.

Paquete	Sector de inversión	Municipios/Estados proyectados
1	Química y petroquímica	Cosoleacaque y Coatzacoalcos, Veracruz.
2	Producción y comercialización de petrolíferos	Salina Cruz, Oaxaca, y Minatitlán, Veracruz.
3	Planeación forestal	Las Choapas, Agua Dulce, Coatzacoalcos y Moloacán, Veracruz. Santiago Yaveo y San Juan Cotzocón, Oaxaca.
4	Agroindustria	Chinamea, Veracruz.
5	Pesca	Salina Cruz, Oaxaca.
6	Industria maquiladora	Coatzacoalcos, Veracruz y sitios no definidos en Oaxaca.
7	Minerales no metálicos	Salina Cruz, Oaxaca.
8	Infraestructura ferroviaria y carretera	Minatitlán, Coatzacoalcos y Cosoleacaque, Veracruz Salina Cruz y Juchitlán, Oaxaca.
9	Infraestructura de desarrollo urbano	Huatulco, Oaxaca.
10	Desarrollo turístico	Salina Cruz y Juchitlán y Tehuantepec, Oaxaca Coatzacoalcos, Veracruz.
11	Corredor de transporte interoceánico	Coatzacoalcos, Veracruz Salina Cruz, Oaxaca.

Fuente: Sinergia empresarial, (1998).

8 Forma parte del sistema de lagunas del istmo de Tehuantepec, junto con las lagunas Quirio, Occidental, Oriental e Inferior, desembocan en sus aguas el río Perros, el arroyo Estacado, el río Chilapa y el arroyo San José.

En el año 2019, el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública emitió una carpeta informativa, donde se contextualiza al programa de desarrollo del istmo de Tehuantepec, señalando las principales obras por realizarse en esta región, a manera de fijarse políticas de desarrollo regional con impactos sociales y económicos en el sur y sureste del país, proyectando un beneficio a un millón 200 mil habitantes, ubicados en 76 municipios de Oaxaca y Veracruz, con un porcentaje considerable de población o que viven en condiciones de alta marginación (Ramírez, 2019).

Para comenzar a definir cuál sería la geoestrategia del empleo del istmo de Tehuantepec como un corredor comercial, que se consolide como una zona estratégica nacional, que a su vez facilite el comercio marítimo y traslado de mercancías entre ambos literales, debemos entender de manera inicial el empleo del vocablo geoestrategia; este concepto se acuñó a mediados del Siglo XIX, con autores como Haushoffer o Spykman, que de alguna manera involucraban en sus obras el enfoque que describía los planes de acción que se han de desarrollar a fin de cumplir los intereses de un Estado, posterior a un análisis geopolítico, recuperando la conciencia geográfica y su interacción con los diferentes actores.

Tabla 2: Obras por realizarse en el corredor del istmo de Tehuantepec.

1. Modernización de las carreteras y construcción de obras vinculantes y de la doble vía de ferrocarril para carga y pasajeros.	2. Instalación de red de fibra óptica.	3. Modernización de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.	4. Rehabilitación de las refinerías de Salina Cruz y Minatitlán.	5. Instación de parques industriales en el corredor del istmo.	6. Atracción de empresas industriales y de servicios.	7. Creación de zona franca.
Inversión estimada 104 mil 220 millones de pesos con capital nacional privado, público y del sector social.						

Fuente: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, (2019).

Zbigniew Brzezinski⁹, que en su libro «El gran tablero mundial» señala que “la Geoestrategia es la gestión estratégica de los intereses geopolíticos” (Brzezinski, 1998, p. 48), donde su propósito será orientar al conductor político en las estrategias para lograr los objetivos del

9 Zbigniew Brzezinski, (1928-2017), nació en Varsovia, su padre, Tadeusz Brzezinski fungió como diplomático en Alemania entre 1931 y 1935, en el pleno del movimiento nacistas, el a su vez se estableció en Canadá durante la 2GM, donde posteriormente estudio en Harvard y despuntando en la comunidad académica de Estados Unidos, donde se nacionalizó y vivió el resto de su vida. Se destacó como consejero de Seguridad Nacional con el Presidente Jimmy Carter, punta de lanza de la política exterior estadounidense de finales de Siglo XX a la actualidad.

Estado en los espacios de su interés; cabe señalar que dicha estrategia llevará implícito un bagaje extenso en cuanto al conocimiento de la interacción de los factores geográficos, por las mismas razones que gran parte de ellas irán encaminadas a la defensa nacional o de un territorio. Brzezinski lo conceptualiza, como una gestión que engloba la planeación, la administración y la ejecución de los planes de acción, que se ejecutarán enfocados a los objetivos e intereses nacionales.

El carácter geográfico y la ejecución de los planes de acción que se han de establecer en estos grandes espacios, como lo es todo el istmo de Tehuantepec, de alguna manera otorgará ventaja sobre los adversarios, que en este caso podríamos mencionar como los Estados vecinos o el mismo canal de Panamá, mediante el control, aprovechamiento y posicionamiento del territorio.

Por otro lado, es importante abrir los ojos al comercio marítimo, mismo que otras potencias mundiales han sabido explotar, tal como Sir Walter Raleigh estableció: «Quien manda en el mar, manda en el comercio, quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo y domina, en consecuencia, al mundo entero». De lo anterior, se deriva que el establecimiento y desarrollo de un corredor multimodal favorece el comercio marítimo, no solo en la región, sino el desarrollo nacional, explotando de alguna manera la situación geográfica, empleando éste para el beneficio de los intereses nacionales; sin embargo, este proyecto debe establecerse con una visión estratégica a largo plazo, generando las políticas de Estado necesarias para que los planes de ejecución de cada una de las administraciones vayan encaminados a la consolidación del mismo objetivo nacional.

A manera de ejemplificar la importancia, el investigador Octavio Luis Pineda¹⁰, del Instituto Politécnico Nacional (IPN), en un foro de estudio de El corredor transístmico México -Salina Cruz- Coatzacoalcos, estableció que:

...por la importancia geopolítica y geoestratégica del istmo de Tehuantepec, el Estado mexicano debe establecer un nuevo

¹⁰ Octavio Luis Pineda; Profesor e investigador en economía, Graduado en Matemáticas por la UNAM, Facultad de Ciencias, Estudios de Posgrado en Investigación de Operaciones en la Universidad de Trondheim, Instituto de Economía Industrial y Organización, Maestría en Economía, por la Universidad de Colorado, campus Boulder (1975-1977), Doctorado en Economía por el IPN (1997). De 1991 a la fecha miembro del Sistema Nacional de Investigadores (CONACYT).

marco regulatorio para la aceptación selectiva de las inversiones nacionales y foráneas en la operación del corredor transistmico, so pena de perder el control y soberanía en esa región o propiciar enclaves extranjeros (Pineda, 2004. p. 2).

Como se puede observar, Pineda hace mención a la posibilidad de perder soberanía en dicha región; sin embargo, las mismas condiciones comerciales han obligado al mundo entero a abrir las fronteras para facilitar el comercio y por ende, el desarrollo económico de los Estados, no es que le reste importancia a la pérdida de soberanía, por el contrario, es el faro que guía y sostiene la existencia de las fuerzas armadas; sin embargo, es posible establecer los tratados comerciales y de inversión que antepongan los intereses nacionales y que no pongan en riesgo dicha soberanía.

Una vez que se ha identificado al istmo de Tehuantepec como una región estratégica para el desarrollo nacional, coincide de alguna manera con lo plasmado en materia de seguridad, debido a la cercanía con los EE.UU:

...la importancia geoestratégica de México, recae en primera instancia la ejecución de los planes de acción de los Estados Unidos sobre grandes territorios, a su vez llevará de manera intrínseca la influencia de la geografía y los espacios desde el punto de vista estratégico, con el fin que permita otorgar ventaja ante los adversarios o cualquier otra amenaza, mediante el control, aprovechamiento y posicionamiento dentro de los espacios geográficos. Aunado a lo interior, la importancia geoestratégica de México radica de primera instancia en la ubicación geográfica, misma situación que denota el interés de los Estados Unidos en mantener una cooperación conjunta (Solano, 2019, pp. 48–49).

Tal como se ha observado a lo largo de la presente investigación, existe una «obligada» relación con los EE.UU., influyendo de alguna manera para que se establezcan los mecanismos en materia comercial y de inversión, lo que servirá para detonar el aprovechamiento y el desarrollo de la región. La mención de «obligada», es debido a la cantidad de mercancías que se transportan entre ambos litorales estadounidenses, debido al inmenso consumo de esa nación y, que aun con sus corredores terrestres, podrían llegar a ser los principales consumidores, por así decirlo, del empleo de dicho corredor comercial.

Por otro lado, no hay que cerrar la posibilidad del empleo de este corredor al comercio asiático, sobre todo por la capacidad de manufactura y necesidad de hacer llegar sus productos a lo largo del globo. Se debe buscar la manera de fortalecer las relaciones con otros países en materia de comercio e inversión, a fin de establecer objetivos comunes a largo plazo, que establezcan una relación ganar-ganar, abriendo los ojos a otros mercados, establecer nuevas rutas comerciales, tratados de comercio con otros continentes que nos hagan disminuir la dependencia económica con el hegemon.

Se propone dentro de la estrategia planteada, efectuar investigación histórica a profundidad de México y su vinculación con toda América latina, voltear a ver a nuestros hermanos centro y sudamericanos, establecer y ampliar nuestra influencia con dicha región que además del idioma existen otros vínculos que nos enlazan, desde la cultura, creencias, religiones y hasta la misma configuración geográfica y condiciones climatológicas, aprovechando la necesidad comercial y de exportación con destino a los EE.UU., a manera de proveer a la región del Caribe y Sudamérica, otra alternativa ajena al canal de Panamá. Así mismo, la actual necesidad de comercio que tienen los países orientales, abre una ventana de oportunidad para el empleo y aprovechamiento de la región, en la construcción de un corredor interoceánico que propicie alternativas para los interesados en materia comercial.

Se plantea un acercamiento por parte de la comunidad científica y académica, sobre todo aquellos que tengan un enfoque geopolítico con los tomadores de decisiones dentro de la administración pública federal, para como tal, efectuar esta simbiosis, que dé como fruto una orientación en la determinación de políticas de Estado, bien fundamentadas con la información necesaria para sustentar dichas decisiones, como tal es el caso del proyecto de inversión en el corredor interoceánico.

El aprovechamiento de la posición geográfica, es de vital importancia para el desarrollo de estrategias y planes de acción alineados a los intereses nacionales; sin embargo, este concepto tiene una denotación subjetiva, el Almirante del Peón lo ejemplifica de la siguiente forma:

...la "posición" del istmo de Tehuantepec carece de valor estratégico, político y comercial en tanto no se le complete con la posibilidad de irradiar energía política, comercial o militar, o que sea de tal

manera importante su potencia y su “posición” (en un momento político dado)... (Del Peón, 1987, p. 137).

Así es como él define lo relativo del concepto posición, denotando que la importancia o lo estratégico de una posición, va a depender del empleo o de la importancia que uno le quiera brindar, dependiendo de las circunstancias que se presenten para cada ocasión.

De lo que no hay duda, es que la región istmeña se encuentra considerada como una zona estratégica, proclive al desarrollo nacional y con capacidad de convertirse en una región detonante para la inversión, en la que, a su vez, se puedan demostrar resultados factibles, no solo en la calidad de vida de los habitantes del istmo, sino del país en general. Es un hecho que es necesario contar con una infraestructura que soporte las necesidades de transporte y comercio del Siglo XXI, ya sea a través de corredores multimodales, como se señaló anteriormente, así como de las vías de comunicación que sirvan de alivio a las necesidades logísticas, si es que se emprende este proyecto de nación, no podemos dejar atrás las necesidades portuarias para poder garantizar al consumidor, el tráfico comercial de mercancías, un ahorro de tiempo y dinero con respecto a otros corredores comerciales, como vendrían siendo los corredores multimodales estadounidenses o el mismo canal de Panamá.

Conclusiones

Se ha logrado identificar la manera en que confluye la visión geopolítica de autores a lo largo de la historia, así como los factores que intervienen para definir la importancia estratégica que tiene la región del istmo de Tehuantepec y su aprovechamiento para la construcción de un corredor interoceánico que propicie y detone las capacidades comerciales marítimas que tiene México, logrando catalogarlo dentro de los intereses nacionales, fortaleciendo el poder nacional y, además, como la visión geopolítica de los EE.UU. con respecto a nuestro territorio.

Así mismo, la situación geográfica del istmo de Tehuantepec le ha otorgado una relativa importancia, relativa, porque va a depender desde el punto de vista que se analice, desde el hecho de ser un lugar estrecho y por la capacidad de establecer puertos comerciales a una distancia promedio de 250 kilómetros, su cercanía respecto a los EE.UU. así como su comercio, el acceso a materias primas en la región, por mencionar algunos, es una región atractiva para el desarrollo comercial y de inversión privada; al

mismo tiempo, estas características le han brindado susceptibilidad a intereses particulares, ajenos al desarrollo nacional.

Es ineludible que México desarrolle los mecanismos e instrumentos necesarios en materia comercial y de inversión, para el desarrollo de la región istmeña, misma que se ve articulada con la visión geopolítica y la conciencia histórica del territorio, que en conjunto ofrezcan herramientas a los tomadores de decisiones, desde un enfoque geoestratégico para el aprovechamiento, no sólo de la región sino del país entero, debido a las capacidades que representa el empleo del espacio geográfico para el establecimiento de un corredor multimodal transístmico que fortalezca el tráfico comercial marítimo.

Los planes de acción que se determinen, deberán estar encaminados a un objetivo estratégico a largo plazo; no se debe limitar a la inversión federal, por el contrario, se debe abrir la oportunidad de participación a la iniciativa privada o extranjera, debido a que los procesos de globalización exigen una mayor cooperación entre los Estados, a fin de hacer frente a los nuevos retos del Siglo XXI, que pueden poner en jaque la posición de cualquier pieza de este tablero mundial. Por lo consiguiente, es de vital importancia gestar una conciencia geográfica para el aprovechamiento del territorio, diseño de estrategias apegadas a intereses nacionales y el establecimiento de tratados y acuerdos comerciales que antepongan estos intereses y objetivos comunes.

La geopolítica debe convertirse en la conciencia geográfica del Estado. *Hans W. Weigert*¹.

LA GEOPOLÍTICA DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y EL DESARROLLO NACIONAL

CAPITÁN DE FRAGATA
BENIGNO RÍOS GÓMEZ

Introducción

El istmo de Tehuantepec es una región geográfica que comprende territorios de los estados de Oaxaca y Veracruz. Se trata de la zona más angosta que posee el país en el macizo continental, entre el océano Pacífico y el océano Atlántico, con una distancia que alcanza los 210 km, aproximadamente (Ramírez, 2019).

De acuerdo con la encuesta intercensal 2015 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el istmo de Tehuantepec habitan 1,930,000 personas, de las cuales dos terceras partes habitan en el istmo veracruzano y una tercera parte habita en el istmo oaxaqueño. (Ramírez, 2019). En donde se pueden ubicar los polos con mayor población y desarrollo a lo largo del corredor que comprende la región istmeña.

Durante las visitas efectuadas en el territorio mexicano por parte de los geógrafos alemanes Alexander Von Humboldt (1803) y Friedrich Ratzel (1874-1875), ambos exploradores vislumbraron la importancia estratégica que representa el istmo oaxaqueño ante la posibilidad de abrir una vía de comunicación interoceánica entre los actuales puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos. Por lo que no fue casualidad que los Estados Unidos de América manifestaran en diversas ocasiones su interés para que México facilitara el control del istmo de Tehuantepec para fines militares y comerciales, como se pretendía con la formalización del Tratado McLane-Ocampo, el cual finalmente no fue ratificado (Galeana, 2006). Lo anterior, demuestra la importancia de su posición geográfica en el continente, destacando en este sentido como un espacio estratégico para las comunicaciones marítimas hacia distintas regiones del mundo.

Otro aspecto importante para mencionar es que históricamente, en esta región del país se ha presentado un rezago económico y social en

¹ Autor de Relaciones exteriores y profesor en la Universidad de Georgetown. Nació en Alemania en 1902 y murió en 1983 Múnich (Alemania). Entre sus publicaciones, destaca "The twilight of Geopolitics, publicado por Oxford University Press, en 1942.

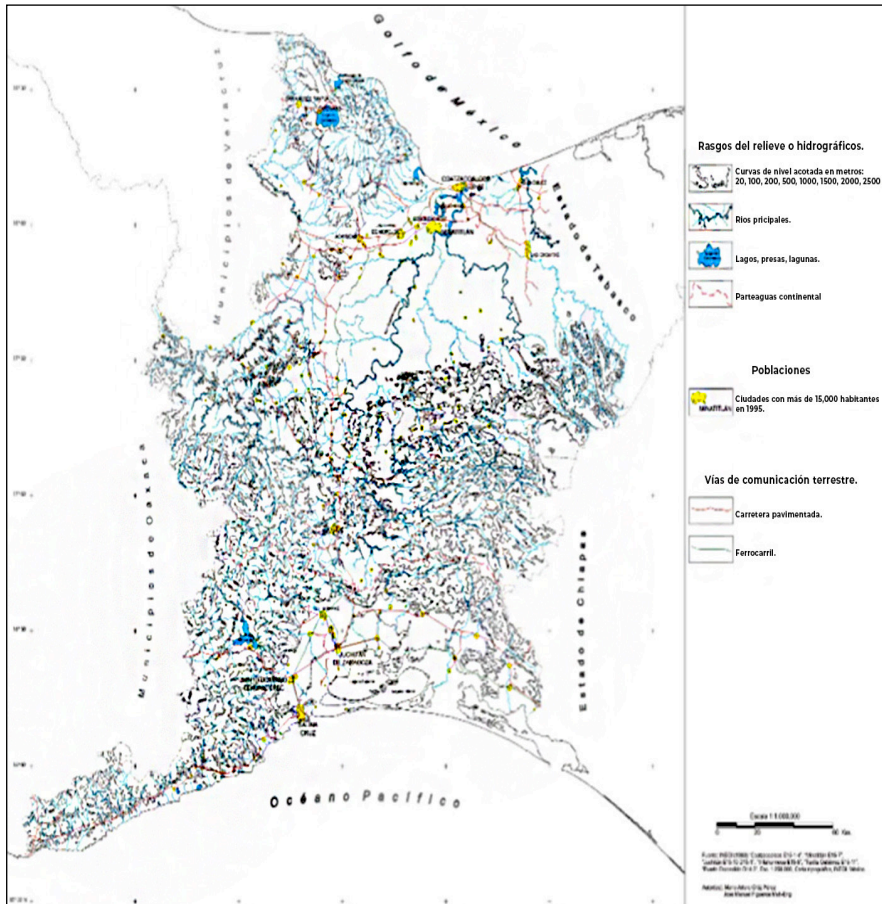
comparación con el resto de los estados del centro y norte del Estado Mexicano. Este rezago económico que se presenta en el sureste del territorio nacional se considera, entre otros factores, se debe a la falta de proyectos de inversión sustentables que impulsen la actividad comercial en los tres sectores productivos de la economía, y que, promuevan el desarrollo social en beneficio de las comunidades que habitan en esa región y combatan el rezago social. Si bien es cierto que anteriormente se presentaron muchos proyectos para impulsar esta importante región del país; sin embargo, estos no tomaban en cuenta las necesidades y las inquietudes de las poblaciones que integran la región generando descontento y reticencia de la población para apoyar y permitir la construcción de las obras que se habían proyectado para desarrollo de la región istmeña.

Por lo anterior, se considera necesario contar con un estudio geopolítico del istmo de Tehuantepec, para que a partir del conocimiento de los aspectos históricos, geográficos, políticos, económicos y sociales se pueda proponer la implementación de distintos programas y proyectos de inversión públicos-privados destinados al aprovechamiento de los recursos naturales, minerales y energéticos de la región; así como, de la infraestructura de movilidad que ofrece el Corredor Multimodal Interoceánico del istmo de Tehuantepec (portuaria, carretera, ferroviaria y aeroportuaria), y con esto promover la creación y reactivación de la economía en la región istmeña y otras regiones productivas del país, con lo cual se podrá potenciar el desarrollo nacional.

El istmo de Tehuantepec y su importancia geopolítica

La región del istmo de Tehuantepec abarca territorios al sur de los estados de Oaxaca y Veracruz, esta franja se encuentra localizada entre los meridianos 94° y 96° Oeste. Ésta es considerada la zona más angosta que une la masa continental entre las vertientes del golfo de México y el océano Pacífico, cuenta con una distancia aproximada de 210 km entre los puntos más cercanos en ambos litorales, correspondiente a la región olmeca del estado de Veracruz y a las ciudades de Tehuantepec y Juchitán (Ecured, 2020). El istmo oaxaqueño es considerado como la separación geográfica entre la América del Norte y la del Centro (véase figura 1).

Figura 1: Mapa región istmo de Tehuantepec.



Fuente: Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), (2000).

Antecedentes históricos

El interés por la materialización de un canal interoceánico surgió prácticamente desde el descubrimiento del continente americano, con el fin de facilitar y acortar el tiempo para transportar las mercancías de un litoral a otro, y su posterior traslado a la península hispánica. En el Ensayo político de la Nueva España, escrito por Alexander Von Humboldt, hace mención que Hernán Cortés en sus cartas al emperador Carlos V, le expresa haber encontrado un “secreto estrecho”, lo que refiere la importancia que se le daba al istmo de Tehuantepec desde principios del siglo decimosexto (Humboldt, 1827). Posteriormente, las Cortes de España establecieron en 1814 la apertura de este canal, cuya ejecución se encargaría al consulado de Guadalajara. Sin embargo, esta obra jamás

se pudo iniciar, probablemente debido a que para ese entonces ya se encontraba el país en guerra por la Independencia de México.

Por otra parte, no fue sino hasta la Independencia de México respecto a su metrópoli en 1821, cuando el interés por el istmo empezó a incrementarse y las principales potencias de la época mostraron su interés, específicamente Estados Unidos de América e Inglaterra. En 1842, el gobierno de Antonio López de Santa Anna hizo la primera concesión al empresario José Garay para la construcción de un canal interoceánico, el cual finalmente no se llevó a cabo, pero despertó el interés del gobierno estadounidense por hacerse de una ruta corta que conectara ambos litorales del continente, ejemplo de ello, es la mención de compra del istmo en el Tratado Guadalupe-Hidalgo en 1848, así como la autorización de construcción de un ferrocarril y libre tránsito de mercancías, tropas y personas por el istmo, como fue estipulado en el Tratado de la Mesilla de 1853. También, la concesión del libre derecho de tránsito que los estadounidenses hubieran obtenido de haberse ratificado el Tratado McLane-Ocampo de 1859 (Norma Martínez-Laguna, 2002).

Después de diferentes concesiones autorizadas y negociadas, a través de los años a empresas privadas de diferentes nacionalidades, fue hasta 1907 cuando se pudo concretar, lo que hasta entonces había sido imposible, una vía ferroviaria que uniera los Puertos de Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz.

El proyecto prometía ser el paso obligatorio del comercio internacional a través del Continente Americano, no obstante, ciertas circunstancias cambiaron su destino, como fueron: el estallido de la Revolución Mexicana en 1910, el inicio de la Primera Guerra Mundial en 1914, y quizá la razón más grande fue la apertura del Canal de Panamá, también en 1914. De esta manera el istmo oaxaqueño decayó y poco a poco fue perdiendo importancia como una opción viable (Robles, 2015).

A más de un siglo del pequeño periodo de esplendor y fracaso del corredor de transporte comercial por el istmo de Tehuantepec, nuevas circunstancias tanto a nivel nacional como internacional han demandado retomar este proyecto, mismo que ya fue manifestado por la actual administración federal como uno de los proyectos prioritarios denominado «Programa para el Desarrollo del istmo de Tehuantepec», el cual se presenta como una opción viable y una alternativa al Canal de

Panamá, el cual en diversas ocasiones se ha visto rebasado por la demanda de cruces interoceánicos, con tiempos de espera que van de dos a 10 días (Jiménez, 2015).

También es importante mencionar que otros países en la región de América Central, como Guatemala y Nicaragua han realizado proyectos para la construcción de cruces interoceánicos y buscan proponerlos como rutas alternas al mismo Canal de Panamá. Por lo que es de suma importancia desarrollar y concluir este proyecto que genere ventajas sobre la posible competencia que pudiera surgir ante otras alternativas, buscando hacer más eficientes los procesos de manejo de cargas y contenedores para reducir los costos de peaje con el fin de atraer la mayor cantidad de usuarios de esta vía de cruce interoceánico.

La importancia geopolítica del istmo de Tehuantepec

En cuanto a la importancia geopolítica del istmo de Tehuantepec se pueden destacar distintas condiciones geográficas y geofísicas de esta región, mismas que han sido estudiadas por diferentes autores mexicanos y plasmados en distintos escritos como es el caso del expuesto en el ensayo titulado «Elementos para la construcción de una Escuela Geopolítica Mexicana», el cual fue presentado por Rubén Cuéllar Laureano (2009), donde hace mención del potencial productivo del territorio mexicano y de cómo bajo una perspectiva geopolítica se propone aprovechar el gran potencial de recursos naturales del territorio mexicano, a fin de resolver los problemas más agudos a los que México se ha enfrentado, como el caso del desabasto de alimentos para la población pobre. Incluso, con la explotación racional y eficiente de los recursos naturales, podría vislumbrarse como objetivo plausible y alcanzable, el abatimiento de los niveles de pobreza, que en México alcanza a un gran porcentaje de la población.

En la geografía de México es importante destacar que se poseen dos penínsulas y dos mares cerrados (golfos), los cuales son cruciales en las comunicaciones y el comercio marítimos, además de un espacio marítimo en el océano Pacífico extendido casi en toda la amplitud que el Derecho Internacional reconoce a los estados. Estos son aspectos geográficos de enorme potencial para el desarrollo del país. De igual manera, se destacan las dimensiones y riquezas de México, donde se cuenta con 1,972,550 km² de territorio, 11,000 km de costas, 642,000 km² de bosques, grandes yacimientos de petróleo y gas natural, plata, oro, cobre,

plomo, zinc y, recientemente, el reconocimiento de depósitos de uranio y plutonio. También, la gran diversidad de climas y ecosistemas podrían representar una ventaja productiva si se aprovechan adecuadamente, con ello, se estaría en posibilidad de generar las condiciones necesarias para desarrollar las diferentes industrias que nos ayuden a explotar todos estos recursos para beneficio de la población (Laureano, 2009).

También, sobre el istmo de Tehuantepec, el ingeniero mexicano Escalona Ramos planteó en 1959 la necesidad de lograr un control efectivo sobre él, teniendo presente que el océano Pacífico sería el centro de la política mundial y de las comunicaciones internacionales. Incluso consideró conveniente reubicar el Distrito Federal en la parte central del istmo mexicano, lo que además facilitaría el control de esta potencial ruta marítima. En la visión de Escalona, este proyecto significaría uno de los más estratégicos que darían mucho dinamismo a la economía mexicana porque no solo serviría para derivar el comercio internacional por esta nueva ruta, sino también significaría poder exportar productos mexicanos a los mercados más importantes de Europa y Asia.

Así mismo, el Almirante mexicano Lorenzo del Peón Álvarez, en su libro «Geopolítica, Geoestrategia y Tópicos», reflexiona sobre el carácter geopolítico del istmo de Tehuantepec, el cual desde su perspectiva no ha sido comprendido en su real dimensión, ya que el desarrollo del istmo de Tehuantepec, debería ser contemplado como un gigantesco puerto con muelles en dos océanos, uno en la Laguna Superior (Salina Cruz) y el otro en donde termina la parte útil navegable del Río Coatzacoalcos, estableciendo un área industrial a lo largo del puerto de una anchura de 20 kilómetros, asimismo contemplar la idea de contar con un ferrocarril de diseño especial que permita el manejo de grandes pesos, de por lo menos 200 toneladas (Herrera, 2008).

De esta manera la región adquiere una relevancia geopolítica muy singular ya que por su posición geográfica respecto al continente donde existe la vecindad con el país más industrializado del mundo y la cercanía a los distintos centros poblacionales del globo por la vía marítima destacando sobre otras regiones comerciales. También, podemos ubicar en esta región una gran riqueza en recursos naturales, minerales y energéticos los cuales representan la materia prima para alimentar a la industria nacional y detonar el crecimiento económico de la región y del país, tomando en cuenta la explotación sostenible de estos recursos y el cuidado al medio

ambiente. Asimismo, es importante mencionar el impacto social positivo que traería al crear más fuentes de trabajo y dotar a las comunidades de la región de más servicios públicos para su beneficio.

El Plan Nacional de Desarrollo, el Programa de Desarrollo del istmo de Tehuantepec y los factores que influyen en el desarrollo nacional

El Plan Nacional de Desarrollo en México

El Plan Nacional de Desarrollo para México se constituye en una herramienta que rige la planeación para el desarrollo económico, político y social de la nación, en el que se establecen las políticas, objetivos, estrategias y lineamientos que deberá observar el Ejecutivo Federal en la conducción de las actividades públicas, privadas y sociales (Cámara de Diputados, 2006).

Asimismo, conforme se establece en la Ley de Planeación (Cámara de Diputados, 1983), éste es un documento normativo el cual se implementa en el mediano plazo y se establecen los objetivos y metas políticas para lograr el desarrollo nacional; así como los planes y programas que deberán instaurarse e instrumentarse con el fin de ejecutar de manera prioritaria los asuntos económicos y sociales del país.

De acuerdo con la página web de la Enciclopedia Jurídica, los orígenes de la concepción del establecimiento anticipado de los planes y las metas para ir en búsqueda del desarrollo económico y social, nace con un modelo establecido por la desaparecida Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (U.R.S.S.), el cual fue adaptado más tarde por países de corte socialista. En México, esta concepción es relativamente nueva, teniendo un antecedente primigenio en el Plan Global de Desarrollo, ejecutado de 1980 a 1982.

Este Plan Global fue el referente para llevar a cabo la reforma constitucional de 1983 con la cual se estableció el actual sistema de planeación, materializado en el Plan Nacional de Desarrollo (Lawi, 2020). Es decir, no en todos los países sus objetivos e intereses nacionales se encuentran plasmados en documentos creados por las administraciones que gobernarán durante su periodo de mandato constitucional, en algunos otros, los expresan en sus constituciones políticas, otros en agendas prospectivas o proyectos nacionales creados por consenso e involucrando a diversas instituciones de gobierno, de la iniciativa privada

y de la sociedad civil, con lo cual pueden enfocar los esfuerzos nacionales hacia los objetivos y metas estratégicas deseadas.

En este sentido, la finalidad de la planeación es definir de manera anticipada las acciones que ejecutará el gobierno, para lo cual será necesario establecer los objetivos y las metas propuestas para poner en marcha el Plan Nacional de Desarrollo, según se indica en la Ley de Planeación (1983), en donde se define como «la ordenación racional y sistemática de las acciones del Ejecutivo Federal para la regulación y promoción de la actividad económica, social y cultural, con el fin de transformar la realidad del país» (Cámara de Diputados, 1983).

El Plan Nacional de Desarrollo está fundamentado legalmente en el artículo 26 de la CPEUM, en el cual se le otorgan las facultades al Ejecutivo Federal para emitir este documento discrecionalmente, pudiendo apoyarse con la participación de los sectores de la sociedad y los privados, debido a que es preciso integrar las demandas y planteamientos manifestados por la sociedad en donde se procure su crecimiento económico, político, social y cultural, por lo cual el titular de Ejecutivo podrá realizar acuerdos y convenios con los estados y municipios para la formulación del mencionado plan. Sin embargo, es preciso hacer notar que el PND no es jurídicamente vinculante; es decir el no cumplirlo, no repercute legalmente en alguna autoridad, en este sentido el plan puede ser modificado durante el periodo de ejecución con la facultad que tiene el Ejecutivo Federal.

Con relación al tema del desarrollo, en el Transitorio Quinto de la Ley de Planeación (1983) se menciona que en los Planes Nacionales de Desarrollo para los periodos 2018-2024 y 2024-2030 se podrán incluir en su contenido las estrategias necesarias para vincular el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas, los cuales se acordaron en la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para el Desarrollo Sostenible.

En este sentido, el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 establece una vinculación con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible acordados en la ONU, los cuales contienen diversos tópicos como la pobreza, justicia, desigualdad, inclusión social, innovación, instituciones sólidas, crecimiento económico, derechos sociales básicos y sostenibilidad ambiental, entre otros.

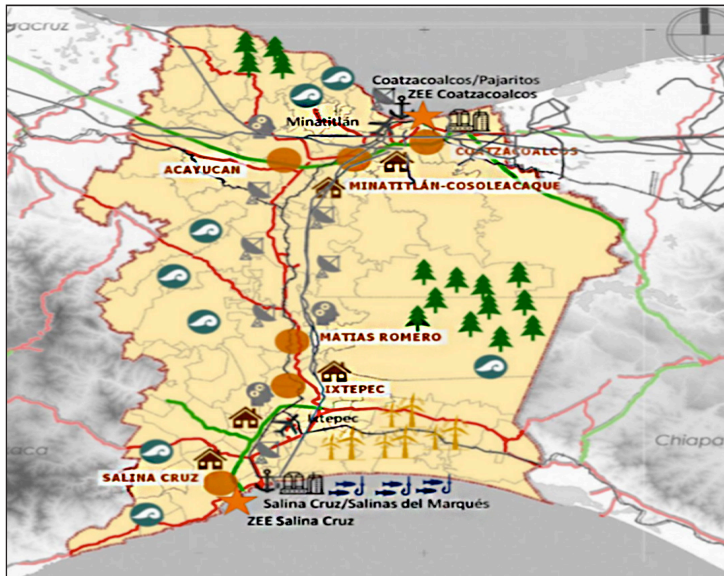
De acuerdo con el artículo 22 de la Ley de Planeación, además de los aspectos contemplados dentro del PND, se cuenta con programas derivados de éste, que vienen a complementar las acciones que de manera específica se puedan aplicar a programas de desarrollo. De los 44 programas específicos relacionados con diversos temas, se enlistan programas vinculados con el desarrollo, destacando los siguientes:

- Programa Regional para el Desarrollo del istmo de Tehuantepec.
- Programa de Cooperación Internacional para el Desarrollo.
- Programa Especial Concurrente para el Desarrollo Rural Sustentable.
- Programa Regional de Desarrollo y Bienestar de la Cuenca del Balsas-Pacífico Sur.
- Programa Nacional para Profundizar la Inclusión Financiera.
- Programa Nacional de Desarrollo Social.
- Programa de Fomento a la Economía Social.

Programa Regional para el Desarrollo del istmo de Tehuantepec

El Programa Regional para el Desarrollo del istmo de Tehuantepec, así como otros programas regionales de desarrollo, se encuentran vinculados al Plan Nacional de Desarrollo y engloba un conjunto de proyectos, acciones y planes sociales que tienen como objetivo mejorar las condiciones de vida de la población istmeña (véase figura 2).

Figura 2: Programa para el DIT.



Fuente: Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, (2019).

De acuerdo con la información publicada en la página oficial del Gobierno de México (2019), se menciona que el objetivo principal del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT), consiste en generar las condiciones para detonar el crecimiento económico y social en la región. De esta manera, se busca restituir la condición de bienestar de la población conformada por los 79 municipios que comprende la región istmeña.

En este sentido, el nuevo modelo de desarrollo busca impulsar la inclusión de todos los pueblos de la región, integrando la capacidad productiva de los pueblos y el aprovechamiento sustentable de los recursos de la región, generando una economía incluyente que promueva el bienestar de la población y que garantice una distribución justa de los beneficios, favoreciendo un crecimiento económico equilibrado y sustentable. Todo ello, respetando la cultura y las tradiciones que dan identidad a los pueblos istmeños (SHCP, 2019).

En este contexto y a pesar de ser uno de los proyectos prioritarios incluidos en el PND, la presente administración federal, para su desarrollo e implementación, ha llevado un proceso de diálogo con las comunidades indígenas, así como consultas previas donde se han informado los alcances del proyecto. Las primeras consultas realizadas por el gobierno se llevaron a cabo los días 18 y 19 de mayo del 2018, donde participaron cinco poblaciones originarias de Oaxaca y dos poblaciones originarias de Veracruz, en las cuales se encuentran asentadas principalmente comunidades zoques, zapotecas, chinantecas, mixes, huaves, chontales, mixtecos y totonacas.

En este sentido, el nuevo modelo de desarrollo busca impulsar la inclusión de todos los pueblos de la región, integrando la capacidad productiva de los pueblos y el aprovechamiento sustentable de los recursos de la región, generando una economía incluyente que promueva el bienestar de la población y que garantice una distribución justa de los beneficios, favoreciendo un crecimiento económico equilibrado y sustentable. Todo ello, respetando la cultura y las tradiciones que dan identidad a los pueblos istmeños (SHCP, 2019).

En este contexto y a pesar de ser uno de los proyectos prioritarios incluidos en el PND, la presente administración federal, para su desarrollo e implementación, ha llevado un proceso de diálogo con las comunidades indígenas, así como consultas previas donde se han informado los

alcances del proyecto. Las primeras consultas realizadas por el gobierno se llevaron a cabo los días 18 y 19 de mayo del 2018, donde participaron cinco poblaciones originarias de Oaxaca y dos poblaciones originarias de Veracruz, en las cuales se encuentran asentadas principalmente comunidades zoques, zapotecas, chinantecas, mixes, huaves, chontales, mixtecos y totonacas.

Asimismo, se realizaron Asambleas consultivas los días 30 y 31 de marzo de 2019, en los pueblos indígenas asentados en el istmo de Tehuantepec, correspondiente a los estados de Oaxaca y Veracruz. También, se llevaron a cabo reuniones en las Comisiones de Seguimiento y Verificación de las Asambleas Regionales Consultivas los días 5 y 6 de octubre de 2019, en siete municipios asentados en la parte central del istmo, en las zonas próximas donde se realizarán las obras de modernización (Gobierno de México, 2019).

De acuerdo con lo publicado en la página web «Proyectos México» (2019), el Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec (CIIT) será el eje medular del PDIT, el cual enlazará a la región nacional e internacional, y de manera inicial contará con inversiones en los sectores siguientes:

- Ferrocarril: Se pretende llevar a cabo la modernización del Ferrocarril istmo de Tehuantepec, en donde se trazará una ruta más directa, eliminando curvas y rectificando pendientes en distintos tramos para lograr un aumento en la velocidad del ferrocarril, de 40 a 60-80 km/h.
- Puertos: Se considera incrementar las capacidades de los puertos Coatzacoalcos y de Salina Cruz; además de incluir una amplia terminal para la estiba de contenedores en cada puerto, considerándose también para el puerto de Salina Cruz, la construcción de un puerto industrial y la modernización de su puerto petrolero.
- Carreteras: Incluye la modernización de diversos tramos en la carretera MEX-185; así como la construcción de una autopista que recorra todo el CIIT e incluirá también la modernización de caminos rurales.
- Aeropuertos: Establecer una red aeroportuaria para el transporte de carga, con la inversión en el mejoramiento de los aeropuertos de Minatitlán e Ixtepec.
- Gas natural: Se tiene planeado el mantenimiento y modernización de 220 Km del oleoducto que transporta gas natural, con el cual se abastece a gran parte de las comunidades e industrias en la región.

- Refinerías: Está proyectado el mantenimiento y rehabilitación a las refinerías de Salina Cruz y Minatitlán, con el objetivo de incrementar la fabricación de productos derivados del petróleo, tanto para la distribución nacional como para la exportación.
- Energía Eléctrica: El desarrollo de centrales eólicas para la generación eléctrica en la región de Ixtepec, Oaxaca. Además de incluir la edificación de cinco subestaciones que garanticen la distribución de electricidad y se integren a la red del Sistema Interconectado Nacional que conduce al centro del país.
- Telecomunicaciones: La instalación de fibra óptica subterránea a lo largo de la vía ferroviaria, tiene como finalidad proporcionar capacidades de conexión y comunicación a las comunidades istmeñas y a las industrias de la región.

Según la descripción de este proyecto, su importancia radica en que será capaz de articular al istmo mexicano con la red mundial de medios, sistemas de transporte y logística, lo que le dará competitividad a nivel mundial, debiendo garantizar para tal efecto, que exista disponibilidad de infraestructura, instalaciones, equipamiento y los sistemas logísticos que apoyen la funcionalidad de toda la red multimodal.

Es importante mencionar que el 14 de junio del 2019, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, un decreto emitido por el Ejecutivo Federal donde se comunica la creación del organismo público descentralizado, denominado: «Corredor Interoceánico del istmo de Tehuantepec», el cual tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio, teniendo como función principal desarrollar toda la plataforma logística que contenga todos los servicios de administración portuaria que se dispongan en los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, asegurando su interconexión por medio del transporte ferroviario. Además de cualquier otra acción que se sume para mejorar las condiciones de desarrollo de la región del istmo de Tehuantepec; es importante considerar una visión completa, que sea sostenible y que provoque un efecto positivo en el crecimiento económico y social de la región (Presidencia de la República, 2019).

Por último, es importante destacar que en su implementación se debe procurar evitar la pérdida de la soberanía nacional, tratos injustos y abusos, para lo cual no se deben aceptar acuerdos leoninos, ya sea por parte de las empresas o los gobiernos que éstas representen, como el pretendido por la compañía china HKND (*Hong Kong Nicaragua Canal*

Development) para la construcción del canal nicaragüense. Por tanto, deben tomarse en cuenta los antecedentes históricos sobre los casos mencionados de esta región, ya que debido a la cantidad y diversidad de recursos tanto minerales como naturales que se encuentran en el istmo de Tehuantepec podrían ser un botín importante para quienes desean únicamente obtener privilegios territoriales y beneficios económicos a costa de la depredación de los recursos y del abuso de la población.

Factores que influyen en el desarrollo nacional

En cuanto a las condiciones de desarrollo, vamos a encontrar diferencias significativas en la forma y el ritmo de desarrollo de los países, distinguiendo aquellos estados que han logrado avances en cuanto al crecimiento económico (riqueza material) y aquéllos que registran un progreso en los aspectos sociales (acceso a salud y educación), siendo pocos los países que se han desarrollado en ambos aspectos.

De acuerdo con Ignacio Amate y Almudena Guarnido, en su obra titulada «Factores determinantes del desarrollo económico y social» (2011), mencionan que además del hecho de que muchos países se ubican con el mismo desarrollo tecnológico, capital y trabajo, existe una diferenciación en cuanto a su crecimiento, lo que indica que existen otras circunstancias como las políticas públicas vigentes, las instituciones del Estado y la geografía, mismas que tienen una valorización importante.

En este sentido, muchos estudios realizados sobre el crecimiento económico se han centrado en aspectos como el crecimiento demográfico, la inversión en capital, la Investigación y Desarrollo tecnológico; estudios recientes sobre el impacto de la geografía y el desarrollo humano, destacan una diversidad de fórmulas para el crecimiento y se menciona que los resultados de las políticas tienen diferencias significativas de un país a otro, de acuerdo a las circunstancias históricas, estructurales y políticas (Rodrick, 2007).

Para abordar el tema del desarrollo, muchos economistas han realizado estudios y desarrollos teóricos acompañados de un gran número de estudios empíricos, para dar una aproximación a las implicaciones para el desarrollo económico. Otras vertientes han puesto un énfasis más significativo para estudiar las discrepancias entre estados con relación a algunos aspectos de carácter no económico que tienen un papel determinante en los efectos económicos (Arvanitidis, 2007).

En este contexto, surgen diversas aproximaciones para determinar cuáles son los enfoques y factores que deben tomarse en consideración para advertir en qué campos habría que fortalecer o desarrollar para progresar en el sentido del desarrollo económico y social. De esta manera, la nueva economía institucional puso al descubierto la destacada participación que tienen las instancias gubernamentales, la sociología económica puso de manifiesto la importancia de los factores socioculturales, la ciencia política se enfocó en la definición de los factores de carácter político y otros aspectos como la función que desempeñan la demografía y la geografía (Kalemlı-Ozcan, 2002).

Dentro del enfoque institucional, el factor de la calidad sobre el crecimiento presenta la siguiente tipología en cuanto a los aspectos institucionales: capital social, corrupción, derechos políticos, inestabilidad, infraestructura institucional, libertades civiles y libertad económica. De los aspectos mencionados, es la libertad económica la que ha obtenido un mayor consenso entre los economistas, debido a que tiene un impacto significativo sobre el crecimiento económico y el PIB «per cápita» (Cole, 2003). Otros especialistas, sugieren que la libertad económica presenta un mayor impacto con respecto a los derechos políticos y las libertades civiles, y que en gran parte esta característica sugiere un mejor indicador en el desarrollo de los países.

Por el contrario, los derechos políticos (democracia) son el aspecto institucional que tiene mayor discrepancia en el consenso, debido a que las opiniones están divididas en tres acepciones, hay quienes afirman que la democracia obstaculiza el crecimiento económico; algunos otros encuentran que la democracia tiene un efecto beneficioso para el desarrollo económico, ya que promueve de manera adicional una distribución más equitativa de la riqueza; y otros más encuentran que la democracia no representa una relación significativa (Rigobon, 2005).

Por otra parte, se estableció que las libertades civiles tienen un efecto positivo en el crecimiento, debido a que de esta manera impacta en los procesos de producción de las empresas y en la calidad de vida de los ciudadanos en general (Barro, 1996). En lo que respecta a las variables relacionadas con la corrupción e inestabilidad política, es importante destacar el consenso que se presenta sobre las consecuencias negativas que el factor de la corrupción ejerce sobre el crecimiento económico, debido a que desincentiva a la inversión privada, y modifica los gastos

de operación del gobierno, desviando recursos que podrían destinarse a la educación y salud; también reduce la eficacia de los presupuestos en inversión pública y dificulta las actividades de innovación.

Por otra parte, el factor de la inestabilidad política genera desconcierto en el ámbito político y pone en riesgo los derechos privados, afectando la inversión, y provoca el aumento de actividades dañinas como la extorsión y la corrupción (Varsekelis, 2006). Además, ésta se asocia a crecimientos muy bajos y con pequeñas tasas de inversión. Estos efectos resultan especialmente relevantes para los países en desarrollo, los cuales, en su mayoría manifiestan altos niveles de corrupción e inestabilidad política.

Además de los factores institucionales que fueron mencionados, también se identifican factores socioculturales que del mismo modo pueden afectar el crecimiento. Entre los factores socioculturales, la confianza se presenta como el más importante. Las economías confiables generan mayores alicientes para la innovación, para generar capital físico y una mayor cantidad de recursos humanos; todos estos aspectos son favorables para el crecimiento económico (Knack, 1997).

De acuerdo con un estudio realizado por Lipset (1959), en donde se plantea el interés que existe con relación a los factores políticos y el desempeño económico, se estableció que el entorno político desempeña un rol significativo en el crecimiento económico. Para medir esta condición algunos investigadores sugieren evaluar el entorno político a través de variables como el grado de democratización y la estabilidad política del Estado (Lensink, 2001). Con esto se trata de argumentar que teniendo estabilidad política se reduciría la incertidumbre; en la forma más básica, provocando una mayor inversión y, por último, el impulso del crecimiento económico.

En cuanto al impacto de la geografía en el crecimiento económico del Estado, esta característica ha sido reconocida desde hace mucho tiempo. No obstante, no fue sino hasta hace pocos años que los factores geográficos han sido precisados e instrumentados. En este sentido muchos investigadores han establecido una gran cantidad de variables, como: la posición geográfica, las temperaturas y precipitaciones medias, la calidad del suelo, la ecología y la cercanía a las cuencas hídricas, entre otras variables (Armstrong, 2004). En este sentido se han desarrollado una serie de estudios y se ha afirmado que la topografía, el clima, los recursos

naturales y minerales, así como la frontera marítima ejercen un impacto directo en el crecimiento económico y que se relaciona con factores como la productividad, la competitividad, la estructura económica y en la transportación de mercancías.

Sin duda, un factor fundamental que se ha manejado por mucho tiempo ha sido el de la relación existente entre el crecimiento demográfico y crecimiento económico. El crecimiento demográfico se relaciona con variables como: la densidad poblacional, la manera en que la población está compuesta y el fenómeno de la migración, la cual desempeña un importante papel en el crecimiento económico (Bloom, 1998).

En cuanto a este factor, se establecen tres aproximaciones que tratan de identificar los efectos que presenta el crecimiento demográfico en el crecimiento económico. Existe una visión negativa relacionada con el alto crecimiento de la población con respecto al crecimiento económico sugiriéndose que influye en una mayor inversión del Estado; por otra parte, hay segmentos que sugieren que la densidad poblacional tiene una afectación positiva al crecimiento económico, producto de diversificar el capital humano a diferentes actividades económicas. Sin embargo, existen investigaciones que mencionan que no identifican algún tipo de impacto significativo entre el crecimiento económico y las fluctuaciones demográficas.

En suma, el desarrollo económico y social involucra una serie de aspectos y condiciones que hacen complejo el camino que debe ser una nación para lograr el propósito de progresar. Sin embargo, es de gran utilidad conocer todos los factores que se encuentran relacionados, a fin de establecer una visión que considere de manera sistémica la solución de las incertidumbres que se presenten para el desarrollo económico y social del país.

La geopolítica del istmo de Tehuantepec y el desarrollo nacional

De acuerdo con la teoría desarrollada por Rudolf Kjellén² para conocer la fortaleza o poder que tiene el Estado en términos geopolíticos, se deben tomar en cuenta tres consideraciones fundamentales referidas a la geopolítica, las cuales son: el espacio que ocupa la nación (fisiopolítica), la figura o forma del territorio (morfopolítica) y la posición (topopolítica).

² Rudolf Kjellén (1864-1922) fue un profesor y político sueco, considerado al padre de la Geopolítica, a él se le atribuye el haber utilizado por primera vez el término «geopolítica», el cual aparece en su obra titulada “El Estado como forma de vida” de 1916. Una de sus obras geopolíticas más importantes «*Las grandes potencias*» (Stormakterna), apareció en una primera edición de 1905 en Suecia.

Estas tres divisiones concebidas para el Estado serán adaptadas para el estudio de la región istmeña, con lo cual apoyará para realizar de una manera simplificada lo que denominó Kjellén como una geopolítica especial (Worldpress, 2011).

El espacio que ocupa la región (fisiopolítica)

Como fue mencionado anteriormente, la región del istmo de Tehuantepec cuenta con dos subdivisiones, una correspondiente a la región olmeca de Veracruz, a la que se le ha mencionado como istmo veracruzano, y, por otra parte, a la región zapoteca del Estado de Oaxaca, a la que se le conoce como istmo oaxaqueño. La franja territorial donde se asienta el corredor interoceánico consta de una superficie de 36,112 km², de los cuales 22,150 corresponden al estado de Oaxaca y 13,962 al estado de Veracruz (Ramírez, 2019).

Por otra parte, en la región del istmo de Tehuantepec se ubican tres de las quince provincias fisiográficas en las que el INEGI divide a la República Mexicana para su estudio. La parte septentrional está ligada a las subprovincias correspondientes a la llanura costera veracruzana y los pantanos tabasqueños, ambas subprovincias pertenecientes a la provincia de la llanura costera del golfo sur. También se ubica una pequeña parte en el área donde se unen los territorios limítrofes de los estados de Chiapas, Oaxaca y Veracruz, la cual corresponde a la provincia fisiográfica de las sierras de Chiapas y Guatemala. Por su parte, en la fracción sur del istmo, se identifica el comienzo de la provincia fisiográfica de la cordillera centroamericana, misma que integra a la zona costera del golfo de Tehuantepec y la llanura del istmo (Ecured, 2020).

También como un elemento ligado al espacio territorial, se encuentra el concerniente a la red hidrológica, en donde se distinguen las dos vertientes istmeñas, en las cuales se ubican en la vertiente del golfo de México, cinco cuencas y en la vertiente del Pacífico, se localizan 21 cuencas hidrológicas, formando una importante red hídrica que sirve como fuente de irrigación a los territorios de diferentes poblaciones del istmo.

Entre los ríos más importantes de la región destaca el río Coatzacoalcos, el cual nace próximo al centro geográfico de esta región y recorre el istmo veracruzano hasta su desembocadura en el puerto homónimo. Este río cuenta con una parte navegable hasta la ciudad de Minatitlán, con una superficie de 18,000 km², y tiene una longitud aproximada de 325 km y

desagua en el golfo de México con 32,752 hm³/s de agua dulce (Sánchez Salazar, 2003). La importancia del río Coatzacoalcos se debe a que puede ser utilizado como un medio para el transporte de personas y mercancías a los diferentes municipios a través de los cuales fluye. También, es de consideración el caudal de agua que desplaza, mismo que podría ser aprovechado en proyectos de generación de energía hídrica.

Otro aspecto ligado al espacio territorial es el correspondiente a las condiciones climatológicas, por lo que, de acuerdo con las observaciones que realiza la CONAGUA y diferentes instituciones académicas del país, se identifica que en cuanto a las precipitaciones correspondiente al promedio anual se pueden ubicar en la zona norte y centro del istmo una condición lluviosa (1,800 a 2,500 mm) y muy lluviosa (2,500 a 3,500 mm). Para la parte sur del istmo se identifica un clima seco (800 a 1,200 mm), y muy seco (500 a 800 mm). Asimismo, en cuanto a la temperatura media anual en el centro y norte del istmo, la temperatura es cálida (22 a 26°C) y en la parte sur, que corresponde al istmo oaxaqueño, la temperatura es muy cálida (mayor a 26°C), (Ecured, 2020).

De acuerdo con lo anterior, se identifica que la vertiente atlántica del istmo y hasta la parte céntrica se presenta como un área lluviosa y de clima cálido en su mayoría, por lo que los suelos serán más húmedos. Por su parte, en la vertiente del Pacífico se observa un clima más seco y muy cálido, con excepción de las elevaciones que se presentan en el terreno, como la de la Sierra Atravesada, donde los vientos que provienen del Pacífico van a proporcionar un clima más fresco y saludable.

En la región istmeña la hipsometría del terreno que se identifica es de un suelo prácticamente llano, en donde se cuenta con la presencia de las lomas y cerros que componen la Sierra Atravesada. El punto de mayor altitud en la parte central del istmo se localiza en el paso de Chívela, a unos 250 metros sobre el nivel del mar. En la parte oriental se localizan las llanuras del istmo de Tehuantepec, de donde se levantan la sierra del Norte de Chiapas y la sierra Madre de Chiapas. En la parte occidental, en el Estado de Oaxaca, se ubican la sierra Madre del Sur y la sierra Madre de Oaxaca. En el norte, la Sierra de los Tuxtlas rompe la planicie costera meridional del golfo de México (Ecured, 2020).

Por lo anterior, podemos observar que dentro de los territorios que integran la región del istmo de Tehuantepec, vamos a ubicar diferentes

áreas relacionadas con los tipos de suelos y éstos a su vez con el tipo de actividades económicas que se pueden realizar, por lo que en territorios húmedos y cálidos se pueden considerar adecuados para la agricultura, así como en las planicies, en donde se pueden cultivar diferentes productos, de acuerdo con las estaciones del año. En territorios montañosos o elevados se van a ubicar áreas benéficas para la explotación de recursos maderables y las minas de diferentes tipos de minerales metálicos y no metálicos. En los subsuelos de distintas regiones, sobre todo en el istmo veracruzano se van a ubicar yacimientos de petróleo y gas, debido a antiguas formaciones geológicas. También, podemos ubicar en la costa la industria de la sal y el desarrollo de actividades de pesca de los productos del mar. Es por lo anterior, que es importante resaltar que muchas de las actividades económicas que se dan en cualquier región están estrechamente ligadas al territorio y a las condiciones climatológicas relacionadas con la posición en el globo terrestre.

Otro aspecto peculiar de la región es el relacionado con los vientos, los cuales se encuentran estrechamente vinculados con las características del terreno, las condiciones ambientales y las épocas del año. En esta región, la velocidad media anual excede los 10 m/s, cuando en promedio a nivel mundial se aprovechan vientos de 6.5 m/s para la generación de energía. Los vientos del istmo de Tehuantepec son relativamente estables, con un porcentaje alto de horas anuales, esto significa que su potencial energético es considerado como excelente (León, 2014).

Las características topográficas del istmo de Tehuantepec son muy favorables para la instalación de centrales eoloeléctricas, lo cual distingue a la región entre los sitios más atractivos en el mundo para la explotación eólica. En este sentido, se ha identificado que existen desarrollos comerciales y privados instalados desde el 2006, en el municipio de La Venta, en donde destaca la participación en inversión de las empresas transnacionales españolas Iberdrola y Gamesa, siendo éstas las que dominan la explotación del recurso eólico en el istmo.

Es importante mencionar que el Gobierno mexicano a través de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y la Comisión Reguladora de Energía (CRE) deben promover la inversión gubernamental y la inversión privada nacional, ya que, como el petróleo, el recurso eólico también es un tema estratégico en cuanto es utilizado para la generación de electricidad y que ésta a su vez es utilizada en las industrias y en los hogares en esta región.

La forma del territorio (morfopolítica)

En cuanto a la forma del territorio, se puede apreciar que ésta se encuentra dentro de la clasificación de los territorios apendiculares, es decir, aquéllos que aun siendo compactos presentan un apéndice que se proyecta lejos del cuerpo principal del conjunto espacial que representa el istmo de Tehuantepec (véase figura 3).

Figura 3: Mapa de la división administrativa municipal del istmo de Tehuantepec.



Fuente: Instituto de Geografía, UNAM, (2000).

Este perfil territorial de la región puede ofrecer ventajas, o presentar problemas para su desarrollo y seguridad, si lo consideramos un territorio independiente de la República Mexicana, como si se tratara de un enclave perteneciente a otro Estado. Esta forma del territorio produce impactos tanto en el ámbito administrativo como estratégico; en primera instancia para tener una capacidad de gobierno sobre éste, y, en segundo término, relacionado con la defensa territorial (Gallegos, 2016).

En este sentido, se observa que esta condición descentralizada, donde los extremos se encuentran a distancias variadas del punto central, representará ciertas dificultades en el desarrollo del espacio y del ejercicio del poder, sumando a esto el hecho de que la región no se encuentra bajo la autoridad de un solo ente político. Como se mencionó, la región istmeña se integra por dos subregiones, las cuales son administradas por autoridades estatales diferentes y dentro de estas dos subregiones se ubican las autoridades municipales, por lo que para obtener un control de gobierno efectivo sobre la región debe haber estrecha relación y comunicación entre las autoridades involucradas.

La cuestión de la gobernabilidad y la defensa, son de los principales aspectos ligados a la forma de los espacios geográficos, por lo que es importante tener en mente que se gobierna no sólo para el núcleo, sino que las periferias son importantes, ya que también de estos territorios distantes vamos a requerir mantener presencia y requerir la integración económica y política, manteniendo en todo momento la presencia del Estado, evitando que los lugares distantes pierdan identidad con el resto de la región.

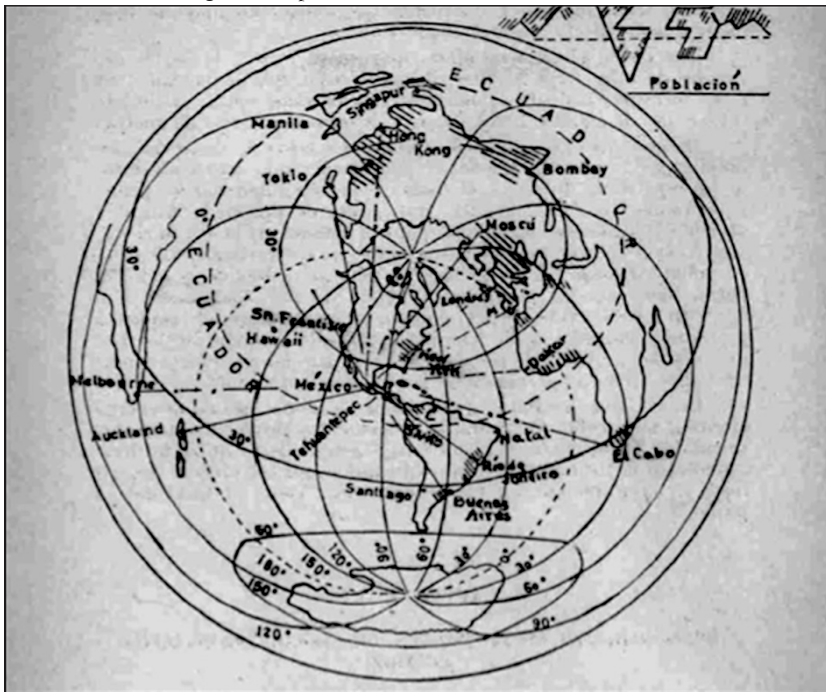
La posición que ocupa la región (topopolítica)

De acuerdo con la teoría geopolítica de Kjellén, la posición es la más importante de las categorías geopolíticas, y por posición no sólo se refiere a la ubicación con respecto a otras naciones dentro del mismo «vecindario», sino también a la «posición cultural» en relación con las comunicaciones mundiales (Worldpress, 2011). En este sentido, resalta la importancia de la posición con respecto a otros Estados-nación; es decir, la posición en que se ubica en una región, en un continente o en el mundo. También, resulta importante conocer si la posición geográfica proporciona la facilidad de encontrarse en zonas donde se tiene acceso a las comunicaciones globales.

Con base en lo mencionado, en el caso del istmo de Tehuantepec, se puede determinar que cumple con los dos requisitos para considerar que la región se encuentra en una posición privilegiada, ya que geográficamente se considera la zona de unión entre la parte norte y centro del continente Americano; se localiza muy próxima a la primera potencia mundial, la cual debido a su gran industrialización, de manera periódica requiere importar y exportar materiales y productos para mantener su capacidad productiva y comercial, por lo que con el vecino del norte, nos encontramos en una relación de interdependencia.

Por otra parte, respecto a las comunicaciones, el istmo de Tehuantepec es un paso obligado para las comunicaciones carreteras y ferroviarias que van de norte a sur del territorio nacional, también la misma condición istmeña le permite una comunicación muy ágil hacia los dos polos portuarios de la región por estas mismas vías. Con respecto a las líneas de comunicaciones globales, el puerto de Coatzacoalcos le permite establecer rutas comerciales hacia la costa Este de los Estados Unidos de América y hacia el mar Caribe; así mismo, por medio del puerto de Salina Cruz, se podría mantener una conectividad global por la vía marítima hacia la costa Oeste de los Estados Unidos de América, para el continente asiático y para el hemisferio sur del continente, (véase figura 4).

Figura 4: Mapa de México entre las cuatro Américas.



Fuente: Alberto Escalona Ramos, geopolítica mundial y geoeconomía,(1959).

En el mapa se puede apreciar la situación excepcional de México entre las cuatro Américas; es decir, tomando como centro del continente al istmo de Tehuantepec podrían proyectarse rutas de navegación hacia la América del Norte costa Este, América del Norte costa Oeste, América del Sur Atlántico y América de Sur Pacífico; los mayores océanos y las mayores concentraciones de población, pero resaltando sobre todo la importancia del istmo de Tehuantepec dentro del esquema de comunicación global.

También menciona cómo la salida del río Coatzacoalcos se enlazaría de manera natural con la desembocadura del río Mississippi en los Estados Unidos de América, y que, debido a esta condición de cercanía, antes de la entrada en funcionamiento del Canal de Panamá, fueron los Estados Unidos de América quienes hicieron uso de esta importante vía para el movimiento de mercancías hacia y desde sus costas. En este sentido, la posición geográfica adquiere un carácter relevante en el contexto geoeconómico de la región, ya que debido a la cercanía a la potencia hegemónica y al poseer la capacidad de una conectividad global, le permitiría a la región crecer y desarrollarse económicamente.

Por último, es importante destacar que teniendo en consideración la vinculación de los factores: territorio, forma y posición se puede apreciar el carácter geopolítico que adquiere la región del istmo de Tehuantepec, no sólo en lo que se refiere a las riquezas naturales y minerales que ahí se encuentran, además de las capacidades tan importantes para la generación de energía eólica, sino que a través de la comunicación global se presenta la oportunidad de realizar comercio internacional, al poder exportar e importar mercancías, estableciendo vínculos comerciales con países de otros continentes.

Perspectiva Mahaniana del istmo

Para complementar el estudio geopolítico del istmo de Tehuantepec se presenta la perspectiva Mahaniana sobre el istmo, con el fin de dar una aproximación de sus teorías hacia la porción marítima de esta región. En este sentido, se destaca lo planteado por el norteamericano Alfred Thayer Mahan³, en su obra «El interés de los Estados Unidos de América en el Poder marítimo, presente y futuro» (1897), en donde propone que, para fortalecer el poder naval de una nación, se deben tener en cuenta tres aspectos fundamentales: contar con una Marina de Guerra, realizar comercio y establecer colonias.

Para Mahan, el poder naval es el resultado de la relación intrínseca entre una Marina de guerra poderosa, un comercio marítimo importante y la posesión de colonias. Por lo que según su perspectiva el poder naval se podría expresar como una ecuación lineal, como sigue:

³ Alfred Thayer Mahan (1840-1914) es conocido como el gran estratega naval estadounidense. Sirvió en la Marina estadounidense durante la Guerra de Secesión, también ocupó la presidencia del Colegio de Guerra Naval. Se retiró del servicio activo como contralmirante en 1906.

Poder naval = Marina de Guerra + Comercio marítimo + Colonias⁴

Por lo que, de acuerdo con la concepción Mahaniana, la vinculación entre estos tres elementos determina la fortaleza del poder naval, el cual tendría como objetivo estratégico la proyección de los Estados Unidos de América como una potencia Marítima (Urquiza, 2020). De acuerdo con lo anterior, y con relación a la concepción doctrinal de la Armada de México, lo que Mahan refiere como poder naval es para la concepción mexicana, el Poder marítimo⁵.

Desde la perspectiva mexicana, el poder marítimo está compuesto de la integración del poder naval y todos los recursos relacionados con el ámbito marítimo; es decir, la flota mercante, la flota pesquera, la industria marítima, la construcción naval, la infraestructura portuaria y la investigación marina, entre otros. Por lo que, según la visión marítima de la Armada de México, el Poder marítimo se expresa con la siguiente ecuación:

Poder marítimo = Poder naval + recursos del ámbito marítimo

En este sentido, la suma de todos los recursos relacionados con el ámbito marítimo, más la capacidad bélica del Estado en la mar representada por la Marina de Guerra, nos dará como resultado un poderío marítimo, el cual tendrá como objetivo explotar estas capacidades para lograr un desarrollo económico y sustentable.

De acuerdo con lo anterior, en la revisión de ambas ecuaciones encontramos similitudes y diferencias, por lo que se identifica inicialmente que el primero de los sumandos en las ecuaciones está representado por el poder bélico del Estado en la mar, y que en el resto de los sumandos hay una diferenciación relacionada con los objetivos e intereses de cada nación, mientras que para los Estados Unidos de América, el comercio y la expansión territorial resultarían ser algunos de sus objetivos geopolíticos principales. Para el caso de México los objetivos e intereses se encuentran enfocados a la explotación de los recursos del mar y al desarrollo de la industria marítima, los cuales serán algunos de los componentes estratégicos para el impulso del desarrollo nacional.

4 Las colonias de acuerdo con Mahan representan la base o fuente de su riqueza económica y la garantía de realizar un tráfico comercial estable por la mar.

5 Poder marítimo se refiere a la capacidad del Estado que resulta de la suma del Poder naval y de todos los recursos del ámbito marítimo (flota mercante, infraestructura portuaria, de construcción naval y otras) que permite alcanzar y/o mantener Objetivos Marítimos.

Sin embargo, Mahan consideraba que el poderío marítimo no podría ser ejercido por cualquier Estado, por lo que refería que sólo aquellos que tuvieran el apropiado fundamento geográfico podrían aspirar a su consumación. Es decir, aquellos estados que en su constitución geográfica dispongan de una comunicación con el mar tendrán la capacidad de desarrollar su poderío marítimo.

Para aplicar la doctrina Mahaniana en lo concerniente a la condición de México, se requiere adaptar estos preceptos y concepciones a nuestra realidad nacional, es conocido que la política exterior de México siempre ha pugnado por las buenas prácticas internacionales en aspectos como la libre determinación de los pueblos, la no intervención en asuntos de otros países, la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza, entre otros preceptos enmarcados en el artículo 89 constitucional. En este sentido, nuestra realidad y capacidades son diferentes, ya que siempre se ha conducido la política exterior bajo esos criterios.

Sin embargo, lo anterior no impide que el Poder marítimo de México pueda crecer o desarrollarse con el fin de fomentar todas las actividades relacionadas con el ámbito marítimo, entre ellas la creación de una flota mercante, el mejoramiento de la infraestructura portuaria y el fortalecimiento del Poder naval⁶, representado por los buques de la Armada de México.

De acuerdo con la visión de Mahan, es imprescindible contar con una flota mercante, la cual contribuirá a que exista la necesidad de fortalecer la marina de guerra que la habrá de proteger en las rutas marítimas por las cuales se desplace. Debemos tener presente que un buque con bandera mexicana se convierte en una porción de territorio donde quiera que este se encuentre.

Es importante mencionar que la Marina Mercante en México, para el transporte de carga contenerizada es prácticamente nula, existiendo en la actualidad diversas empresas que se dedican a proporcionar múltiples servicios como: buques tanque, buques de transporte de químicos, buques remolcadores, buques logísticos, la mayoría de ellos como prestadores de servicios portuarios y como contratistas de la paraestatal

6 Poder naval es la capacidad bélica del Estado en la mar, expresada principalmente por los recursos de la Marina de Guerra o Armada de México, para alcanzar y/o preservar los objetivos navales derivados de los objetivos militares. Se diferencia del poder marítimo porque este último considera todos los recursos marítimos del Estado e incluye al Poder naval.

PEMEX, específicamente en la zona de plataformas en Campeche (CAMEINTRAM, 2020).

Ante esta carencia se considera importante desarrollar una Marina Mercante diversificada que atienda los distintos sectores productivos del país, proporcionando a los productores e industriales mexicanos una opción viable para transportar sus productos y mercancías con naves registradas en México, con lo cual el pago de impuestos generados por las transacciones comerciales llegará a la Hacienda Pública, generando un ciclo virtuoso en cuanto a la producción, transporte marítimo y crecimiento económico.

Partiendo de lo anterior, y al haber más buques con bandera mexicana transitando por los océanos del mundo, sería una necesidad incrementar las capacidades de la Armada de México. Se sabe que este proceso tiene muchas implicaciones, sobre todo en el ámbito político, ya que es necesario que se apruebe un presupuesto lo suficientemente robusto para que la Secretaría de Marina a través de sus Astilleros pueda continuar con la construcción de unidades de superficie al servicio de la Armada, dotadas de las capacidades tecnológicas y bélicas para cumplir con las tareas de vigilar y proteger a los buques mercantes mexicanos en las rutas de navegación, sobre todo aquellas en aproximación a los puertos mexicanos, como uno de los primeros pasos para un despliegue operativo más ambicioso y de proporciones mayúsculas.

De acuerdo con información obtenida de la página web de la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo, se menciona que, a través de las diferentes empresas afiliadas como armadores,⁷ operadores⁸ y prestadores de servicios, se ha logrado cubrir el 80% de la actividad petrolera del país, generando alrededor de 300,000 empleos directos e indirectos, y que este sector aporta al país cerca del 1% del PIB, alrededor de 15,000 millones de dólares (CAMEINTRAM, 2020). Por lo que, se puede apreciar que el sector marítimo tiene capacidad para seguir creciendo, de acuerdo con la demanda de servicios y con el aumento de la actividad agropecuaria, minera, pesquera, y en general con el incremento de las actividades productivas de la industria de la transformación, lo cual promoverá una diversificación de mercado para los prestadores de

7 Integrada por afiliados titulares del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

8 La sección de operadores está integrada por afiliados que operan y explotan embarcaciones que no sean de su propiedad.

servicios de transporte marítimo. Lo anterior, presentará la oportunidad de que estas empresas crezcan y propicien la generación de empleos.

Respecto al plan geopolítico de Mahan para lograr la consumación del poderío naval de los Estados Unidos de América, menciona la concreción de los siguientes aspectos: 1) Contar con una Marina de Guerra con la capacidad para competir con cualquier otra; 2) La posibilidad de que la Fuerza Naval dividida en sus dos litorales puedan unirse de manera expedita de un océano a otro, en donde el canal de Panamá sería la clave estratégica de la defensa norteamericana; y, 3) Ejercer un total y estricto control de las rutas marítimas. Con todo lo anterior, los Estados Unidos de América contarían con todos los argumentos para lograr la hegemonía mundial.

Siguiendo el fundamento del plan geopolítico de Mahan, para México resultaría muy útil considerar estos aspectos para desarrollar nuestro poderío marítimo. Por lo que se tendría que partir del hecho de que una Marina de Guerra no es un lujo, sino una necesidad para proteger los intereses marítimos de México, debido a que es conocido que en nuestros mares jurisdiccionales se albergan una gran cantidad de recursos naturales, minerales y energéticos que pertenecen a la nación mexicana.

También, es preciso considerar que para la defensa del país, igual que la concepción norteamericana, resulta necesaria la concentración de fuerzas de un litoral a otro, en donde el istmo de Tehuantepec cobra una significativa importancia, debido que a través del desarrollo de un «canal seco» se podrían trasladar personal, pertrechos militares, así como buques de guerra de pequeño y mediano porte de un litoral a otro, tomando en cuenta la posibilidad de un desarrollo especial que permita mover los volúmenes y pesos que éstos representan. Por último, hay que considerar que de momento es preciso mantener una vigilancia y control del tráfico marítimo en el golfo de México y el mar Caribe, sobre todo en el Canal de Yucatán, el cual representa una de las tres principales rutas marítimas que conducen el tráfico marítimo en aproximación y salida hacia la costa Este de los Estados Unidos, así como el tráfico marítimo que ingresa y sale de puertos nacionales en el golfo de México.

La perspectiva Mahaniana sobre el istmo de Tehuantepec reviste una importancia estratégica, ya que ha sido posible identificar los elementos que requieren atención para fortalecer un poderío marítimo encaminado

en el ámbito comercial y de una estrategia para la defensa. En cuanto al crecimiento del comercio marítimo, y tal como fue señalado, se busca que crezca la industria marítima, así como la productividad en los diferentes sectores económicos del país, con el fin de aprovechar la infraestructura multimodal para la movilidad de mercancías de un litoral a otro, y de éstos, a cualquier parte del mundo, lo cual ayudará a dar impulso al desarrollo nacional. Asimismo, en lo relacionado al aspecto estratégico para la unión de fuerzas navales y militares para la defensa, el istmo de Tehuantepec ofrece un vía rápida y eficiente para el transporte de tropas, material bélico e incluso embarcaciones de un océano a otro, lo que resulta conveniente para la concentración de fuerzas en cualquiera de las cuencas marítimas.

La visión de Nicholas Spykman

Desde la visión de Spykman⁹ se ha identificado la geopolítica del istmo de Tehuantepec, tomando de base el modelo de la división regional del Continente Americano, específicamente se tratará de relacionar la importancia y dependencia entre la «Zona Continental de América del Norte» y la zona conocida como «el Mediterráneo Americano».

A través del planteamiento geopolítico de Nicholas Spykman, se tratará de explicar gran parte de la política exterior de los Estados Unidos dirigida hacia la América Latina. Por lo que, a través de una revisión histórica, expone las características más relevantes de los aspectos sociales, políticos, económicos y religiosos que marcan una diferencia entre dos subregiones que se encuentran tan próximas una de la otra (López, 1997).

Para Spykman, la zona continental de América del Norte va a representar un núcleo en el cual se ubicará a los poderes político, económico y militar del hemisferio occidental. Este núcleo está formado por una gran porción de Canadá y casi la totalidad del territorio de los Estados Unidos. La zona se encuentra completamente integrada y se presenta como unidad geopolítica, la cual funciona como el cerebro que controla los movimientos que se dan en cualquier parte del continente.

Aunque la visión de Spykman se encuentra más enfocada hacia la seguridad y defensa de los intereses estadounidenses en el Continente

9 Nicholas John Spykman (1893-1943), periodista y profesor universitario estadounidense de origen holandés. Es reconocido como uno de los padres de la geopolítica en los Estados Unidos. También, fue considerado como un discípulo crítico de Alfred T. Mahan y un continuador del enfoque geoestratégico de Halford J. Mackinder.

Americano, su postulado nos sirve para que a la postre, podamos identificar qué es lo que la potencia hegemónica está observando desde su óptica, determinando cuáles son las zonas importantes a proteger y cuáles son las zonas que en un futuro podrían causar algún conflicto por una disputa de intereses; asimismo, identifica cuáles son las zonas que podrían despertar interés para sus adversarios fuera del continente; sin duda, todo esto le permite prever muchas situaciones que en un futuro podrían representar una amenaza o un riesgo.

Por otra parte, Spykman identifica a la zona del Mediterráneo Americano,¹⁰ la cual comprende los territorios en el extremo meridional de los Estados Unidos, México, Centro América, Colombia, Venezuela, las Guayanas y las Antillas. El Mediterráneo Americano es considerado por Spykman como la zona estratégica de mayor relevancia del continente, a través de este mar discurre gran parte del comercio marítimo, debido a que a través de esta cuenca se da la comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico, por medio de los buques que atraviesan el Canal de Panamá hacia ambos lados.

En esta zona se pueden localizar las tres rutas de navegación más importantes, como son: el Canal de Yucatán (México-Cuba), el Canal de la Mona (República Dominicana-Puerto Rico) y el Canal de Barlovento (Granada-San Vicente y las granadinas); este último, representa un paso fundamental para el tráfico de petróleo procedente del Golfo Pérsico. Por ello, Spykman considera indispensable que Estados Unidos de América tenga el control de esta zona.

Dos aspectos fundamentales que son importantes de resaltar son los referidos a la defensa del control del territorio y la independencia en los ámbitos político y económico. Spykman propone que, para lograr los cometidos anteriores, se requiere un incremento del poder nacional expresado en todas las esferas que éste abarca, donde la política juega un papel protagónico, pues a partir de la visión del estadista se logra trazar y proyectar la política del Estado en el ámbito internacional. De acuerdo con lo anterior, es preciso que el estadista piense en el territorio, no solo en términos de defensa, sino que aproveche la posición geográfica para adoptar una política internacional que lo posiciona en el mundo, que le dé una ponderación a nivel global.

10 El mar Mediterráneo Americano es un mar abierto del océano Atlántico que se compone del mar Caribe y el golfo de México. Se localiza al sureste de América del Norte, al noreste de América Central y al norte de América del Sur. Su cuenca cubre un área de 6,200,000 km², es el segundo mar con mayor área de cuenca luego del mar Mediterráneo Euroafricano.

Por otra parte, la industria y la tecnología son los generadores de los productos que más aportan al crecimiento económico, por lo que es preciso incrementar la fabricación de productos con valor agregado e invertir en desarrollo tecnológico, y con ello, lograr la industrialización en los diferentes sectores productivos del país, lo que ayudará, a que no sólo se exporten materias primas, sino productos con cadenas de valor y tecnología.

Con la revisión del modelo geopolítico de América se buscó identificar la importancia que tiene la Zona del Mediterráneo Americano en la configuración del continente. Para México, el acercamiento diplomático y el intercambio comercial deberían ser prioridades en política exterior por ser un área adyacente a nuestro territorio y representar una zona de influencia natural. La región del istmo de Tehuantepec es una zona clave para el intercambio comercial con los países del mar Caribe, esto daría la oportunidad de incrementar la producción en distintos rubros, debido a una apertura económica más amplia y diversificada, con esto se presentarán las condiciones para un mayor crecimiento económico y potenciar el desarrollo nacional.

Conclusiones

La condición geográfica del istmo de Tehuantepec destaca su importancia geopolítica por ser la zona estrecha que une el macizo continental del territorio mexicano, aproximando las cuencas del océano Pacífico y el Atlántico, aunado a la ventaja que proporciona la posición privilegiada en el continente que lo convierte en un punto natural de enlace global con distintas regiones del mundo, sobre todo aquellas donde se localizan los núcleos industriales más importantes.

La región istmeña es poseedora de una gran riqueza en recursos naturales, minerales y energéticos, que de ser explotados de manera sustentable apoyarían a la reactivación de las industrias y de los distintos sectores productivos de la región, con lo cual se lograría imprimir un crecimiento económico y desarrollo sostenible en beneficio de las poblaciones asentadas en estos territorios.

El Plan Nacional de Desarrollo de México funciona como un instrumento de planeación a través del cual se propone alcanzar los objetivos y las metas estratégicas para el desarrollo del país y el abatimiento de las principales problemáticas de la nación mexicana, buscando de manera

regional atender las particularidades de cada zona geográfica aplicando las políticas necesarias para lograr el desarrollo económico y social.

En este sentido, es conveniente mencionar que es vital importancia que el Gobierno Federal formule un proyecto de nación con una visión geopolítica en el que se contemple la participación de la sociedad, la academia y la iniciativa privada para determinar el aprovechamiento de zonas y recursos estratégicos de manera sostenible y generar las condiciones económicas, políticas, sociales y tecnológicas para potenciar el desarrollo nacional.

El Corredor Interoceánico istmo de Tehuantepec es una obra de infraestructura necesaria para articular los distintos medios de transporte de mercancías y de personas de un litoral a otro, por lo que es preciso concluir y promover esta ruta como una alternativa de movilidad de productos para el comercio tanto nacional como internacional.

La geopolítica del istmo de Tehuantepec destaca sobre todo por sus características geográficas como son la extensión territorial, la forma del territorio y su posición con respecto al continente y de manera global al encontrarse próximo a los núcleos poblacionales y a las regiones claves para el comercio marítimo.

Por último, es preciso mencionar que estudiar la geopolítica del istmo de Tehuantepec ayudó a identificar de qué manera se puede proyectar la región del istmo de Tehuantepec hacia el exterior y conocer qué observan los países extranjeros de esta región que despierta sus intereses militares y comerciales, para lo cual se considera necesario que el gobierno mantenga un control efectivo tanto administrativo como militar sobre la región para fortalecer la presencia del Estado en esta importante zona estratégica para el país.

CAPÍTULO
III
EL CARIBE MEXICANO

La característica variedad del Caribe tiene que ver con el proceso histórico vivido a lo largo del tiempo en una región cuya geografía es muy singular, con más de 300 islas, islotes, cayos y rocas, con un clima de estaciones extremas. *Ma. Dolores González-Ripoll Navarro*¹.

EL MAR CARIBE: PLATAFORMA GEOPOLÍTICA DE PROYECCIÓN INTERNACIONAL PARA MÉXICO EN EL SIGLO XXI

CAPITÁN DE NAVÍO
MANUEL ANZALDO MELÉNDEZ

Introducción

En el Siglo XXI, el mundo se ha convulsionado ante el surgimiento de nuevas potencias y economías emergentes, quienes forman bloques económicos mediante alianzas y acuerdos comerciales; en este entorno un tanto caótico convergen y divergen un sinnúmero de influjos en muchas de las aristas de la geopolítica y economía mexicana; esto, obliga a México a posicionarse como un actor de vital importancia dentro del gran tablero mundial y en especial hacia su tercera frontera, el mar Caribe.

El Caribe se asemeja al mediterráneo por su valor intrínseco y por su papel catalizador en las relaciones internacionales y en el mantenimiento del equilibrio o balance de poder entre las naciones. Los múltiples intereses de otras naciones que convergen en este mar semicerrado, donde el equilibrio político es muy sensible, demandan una serie de acciones políticas transnacionales que posicionen a México en la región caribeña.

En este ensayo se pretende relacionar la geopolítica histórica del Caribe con la geopolítica actual, presentando los intereses de México y otras naciones sobre la región caribeña, así como una perspectiva factible de sus relaciones diplomáticas y comerciales.

Discusión

México, por su ubicación geográfica dentro y con respecto a la región del Caribe es de relevancia estratégica en sus intereses marítimos, en sus relaciones diplomáticas y lo económico, con los países que la componen, donde por lo tanto convergen intereses de todo tipo que son de vital

¹ Científica titular y vicedirectora del Instituto de Historia del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Es doctora en Historia de América por la Universidad Complutense de Madrid y especialista en la historia social y cultural del Caribe en los Siglos XVIII y XIX. Frase tomada de la obra "El Caribe: origen del mundo" p. 16.

importancia para el entendimiento y crecimiento de éstos. En el marco de estas categorías, México cumple con las características del espacio vital (*lebensraum*), que establece Ratzel, donde dice que:

...la ubicación de un territorio se halla comprendida, por de pronto, la dimensión y la forma del mismo es decir dimensión se refiere a magnitud de un territorio, a una ubicación de determinada dimensión y forma. La ubicación implica también pertenencia o vinculación. Cada parte de la tierra otorga a los países y pueblos determinadas características y de igual manera cada parte de esa parte, según su ubicación (Rattenbach, 1975).

Así, para Antonio Gaztambide (2003), en su trabajo *La Invención del Caribe* a partir de 1898, dice que:

...la primera traducción de la palabra Caribe a un idioma europeo se remonta a 1492. En el diario de su primer viaje a América, el genovés Cristóbal Colón tomó nota de unos “caribes” o “caníbales”, siempre al este de los arahuacos antillanos² que le daban las noticias. En el transcurso de ese y del segundo viaje al año siguiente, Colón identificó a esos caribes como habitantes antropófagos de lo que hoy llamamos las Antillas Menores y otras partes del Nuevo Mundo (Gaztambide, 2003).

Otros autores como Demetrio Boesner (2011) asemejan al Caribe como el mar mediterráneo por su valor intrínseco y por su papel catalizador en las relaciones internacionales y en el mantenimiento del equilibrio o balance de poder entre las naciones. Por el ejemplo este autor, dice que el mar Caribe como el Mediterráneo del viejo mundo, es un mar abierto que separa o une masas continentales del norte y del sur, y sirve de encrucijada, o placa giratoria, entre los cuatro puntos cardinales. Es una zona de convivencia, intercomunicación y mestizaje entre razas, etnias y culturas. Es objeto de competencias estratégicas y económicas externas, y teatro de conflictos y rivalidades. A lo largo de siglos, los pueblos del gran Caribe han desarrollado rasgos culturales comunes, surgidos de experiencias históricas compartidas (Boerner, 2011, p. 1). Así este autor define el término Caribe como sigue:

² Arahuaco o arawak es el nombre genérico de un grupo de pueblos indígenas que se encontraban asentados en las islas Antillas y la región circuncaribe a la llegada de los españoles en el Siglo XV. Numerosas etnias que hablaban idiomas arahuacos habitaban una extensa zona comprendida entre la actual Florida y las Antillas, y la zona costera de Sudamérica hasta el sur de Brasil. https://www.ecured.cu/Arahuacos_etnia.

El término “Caribe” ha servido para designar espacios geográficos y geopolíticos más reducidos o más amplios, según enfoques e intereses estratégicos diversos y a veces antagónicos. En orden de ascendente amplitud, por “Caribe” se ha entendido: a) El mar Caribe con sus islas; b) El conjunto histórico-cultural formado por las Antillas y las Guayanas; c) El “área de países pequeños” integrada por las Antillas, las Guayanas y Centroamérica; d) Un “Gran Caribe” que, además de las islas, abarca los países grandes y pequeños, en vías de desarrollo, de su periferia continental; e) Un Gran Caribe ensanchado hacia el norte para incluir el litoral sureño de los Estados Unidos. Las definiciones a y b (especialmente esta última) fueron defendidas antes de 1990 por portavoces de los nuevos Estados independientes de habla inglesa, temerosos de posibles ambiciones neo-imperiales de los países periféricos hispanoamericanos. La variante c ha recibido apoyos académicos diversos, y el respaldo político de estrategias del primer mundo, interesados en impedir la formación de un eventual bloque caribeño autonomista, dirigido por los “tres grandes” de la subregión. Al mismo tiempo, la Geoestrategia estadounidense ha manejado la alternativa e, que le negaría al Caribe su carácter de área de países en desarrollo con identidad autónoma. Finalmente, la alternativa d es la que ha sido acogida y propugnada por Venezuela, Colombia y México desde la década de los años sesenta. A raíz de los cambios globales de 1990, con incesante presencia de los Estados Unidos en el Caribe y Latinoamérica, los países de la Comunidad del Caribe (CARICOM)³ cambiaron de posición y abrazaron la tesis del “Gran Caribe” propugnada por el G-3⁴. (Boersner, 2011).

3 La Comunidad del Caribe (CARICOM) (en inglés: Caribbean Community) fue fundada en 1973 por el Tratado de Chiaguaramas (Trinidad y Tobago) y sustituyó a la Asociación Caribeña de Libre cambio que había sido creada en 1965. Es una organización de 15 naciones del Caribe y dependencias británicas. Los miembros de pleno derecho son: Antigua y Barbuda, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Jamaica, Montserrat, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago (las Islas Vírgenes británicas y las Islas Turcas y Caicos son miembros asociados). Las Bahamas pertenecen a la Comunidad, pero no al mercado común creado en su seno, mientras que Aruba, Colombia, Curazao, México, Puerto Rico, Sint Maarten y Venezuela son países observadores.

4 El G3 o Grupo de los Tres fue el nombre dado a los integrantes del Tratado de Libre Comercio entre México, Colombia y Venezuela entre 1995 y 2006. Firmado el 13 de junio de 1994 en Cartagena de Indias, Colombia. Entrando en vigor el 1 de enero de 1995, creó un extenso mercado de 149 millones de consumidores combinado con un PIB (Producto Interno Bruto) de 486.500 millones de dólares (486.500.000.000). El acuerdo establece un 10% de reducción de tarifa durante unos 10 años (empezando en 1995) por el comercio de bienes y servicios entre sus miembros. El acuerdo es de tercera generación, no limitado al libre comercio, pero incluye puntos como la inversión, servicios, compras gubernamentales, regulaciones a la competencia desleal, y derechos de propiedad intelectual. Venezuela abandonó este Grupo para unirse al Mercosur en 2006, con lo que el grupo terminó siendo sólo de 2 países.

El Caribe, además de ser un mar semicerrado y sobre el cual numerosos Estados ribereños ejercen jurisdicción (véase figura 1), tiene la particularidad de que cuenta con numerosos estrechos abiertos a la navegación internacional, utilizados fundamentalmente para el tráfico petrolero originado en el ámbito caribeño con destino a Estados Unidos, Canadá e incluso Europa, así como al tráfico procedente de Asia y Alaska y que cruza el canal de Panamá, aparte del que procede del golfo Pérsico, África del Norte y África Occidental.

Figura 1: Mapa Político del Caribe.



Fuente: <http://atlas-caraiibe.certic.unicaen.fr/es/image-201.jpg>.

Intereses de México en la región del mar Caribe

La concepción del Estado mexicano, en el terreno político siempre se ha manifestado en dos vertientes. Por un lado, en su aspecto externo, el Caribe constituía una región donde se dirimían los conflictos entre las potencias europeas en pos del establecimiento de un equilibrio de fuerzas. Sin embargo, a fines del Siglo XIX un nuevo factor vendría a alterar la concepción de la zona como espacio de querellas europeas: la puesta en práctica de una política expansionista norteamericana sobre la región insular. Sin duda, la vecindad geográfica con Estados Unidos, hacía más que vulnerable la seguridad nacional mexicana. Por lo tanto,

a México siempre le ha interesado mantener vínculos diplomáticos y económicos que le permitan asumir una postura de negociación, si el caso lo requiere. Éste ha sido el recurso político utilizado en sus relaciones con Estados Unidos. Asimismo, existe una inclinación de México a preservar la neutralidad de la zona ante los conflictos en territorios vecinos, para amortiguar y detener la extensión de las querellas y en cuanto sea posible mantener la paz en la región. Particularmente los sucesos políticos de Cuba son de cuidado porque al ser la isla más cercana al territorio nacional, puede prestarse para que sea usada como trampolín para afectar a México. De ahí que la diplomacia debe estar atenta a las actividades de los sectores políticos insulares y mantener un importante papel en este sentido (Díaz, 2010).

La importancia geoestratégica de la región del mar Caribe para México también se estructura a partir de la ubicación geográfica del país respecto al área insular. No obstante, sin los recursos materiales ni políticos para implementar un proyecto ofensivo dirigido a lograr un dominio real en la región, el Estado mexicano se centra en ejercer una política diplomática que neutralice los posibles efectos negativos provenientes del mar Caribe. Además de ello, busca ante todo preservar el carácter de zona de tránsito comercial, al ser ésta una ruta importante en sus transacciones comerciales con Europa. La percepción de seguridad nacional mexicana, los peligros o amenazas a la integridad y soberanía nacionales han dejado de ser europeas para convertirse en norteamericanas. La guerra de 1898 y el paso de Cuba y Puerto Rico a dominio norteamericano, no hicieron más que confirmar los temores y refrendar la política de negociación diplomática como único recurso en el trato con los Estados Unidos.

Las acciones que México despliega, están delimitadas en gran medida por el actuar norteamericano en la zona. Sin embargo, no podemos calificar la postura de México como pasiva o de poca proyección, al contrario, se debe poner en la balanza los pros y contras, el gobierno mexicano puede poner en práctica una política sumamente racional que no pierda de vista la salvaguarda de la seguridad y los intereses nacionales, a través de la diplomacia y de vínculos económicos y culturales que traten de mantener una presencia y una actitud negociadora en los sucesos caribeños que no lastimen sus relaciones con Estados Unidos (Díaz, 2010).

Para el último tercio del Siglo XIX hasta nuestros días, se han hecho más notables otras dos características de la región: la interdependencia y la

asimetría. Cuba y México, desde entonces, e incluso antes, han tenido que reaccionar a alinearse con el poderoso, lo que ha afectado sus encuentros, distanciamientos o desencuentros. Por otra parte, Estados Unidos se ha convertido en un catalizador del nacionalismo mexicano y del cubano, que ha servido para reafirmar las identidades de ambas naciones y el fuerte vínculo cultural entre sus sociedades, que a su vez contrasta con el de Estados Unidos.

El desequilibrio entre los vecinos, por otra parte, es un factor de conflicto intrarregional que ha incitado a la intervención externa, o a que los actores menos poderosos busquen apoyo externo. México lo hizo en el Siglo XIX, Cuba en el XX. En este tema, es necesario apuntar que, en México, al igual que en Cuba, la sociedad y el gobierno han sido ineficientes en crear consenso y confianza institucionales internos para dar solidez intrínseca a su posición externa. Con ello, la problemática regional se ha internacionalizado en momentos críticos (Márquez, 2003).

Intereses de otros Estados Nación en la región

Desde la llegada de los primeros europeos a finales del Siglo XV, el Caribe se ha concebido como una zona vital, donde las naciones han tornado sus intereses en dos ejes fundamentales: la defensa del territorio, y el tráfico comercial y de materias primas, aunado a esto su proximidad del canal de Panamá, el Caribe representa un actor importante en el plano internacional. El reciente acercamiento de Rusia y China con México, Cuba, Venezuela y Nicaragua, hace pensar que la Región rodeada de grandes países productores de petróleo, conserva su importancia estratégica para el hegemón americano y de otros países como Francia, que tiene un interés particular en el futuro de sus departamentos de ultramar que está ligado a la Región en su conjunto. (Rodríguez Vite, 2013)

Antes de 1990, los principales actores externos en el gran Caribe eran potencias del espacio geopolítico del Atlántico: Norteamérica, Europa, Suramérica. Desde 1990 en adelante, la influencia externa en el mar Caribe se amplió más allá del Atlántico hacia el Pacífico y Asia Oriental, y se fortaleció la influencia de Suramérica. De éstas, las más importantes parecen ser: una fuerza estratégica promovida por México y Colombia, otra impulsada por Venezuela y Cuba, y una tercera posición mantenida por los países de mayor relieve en el seno de la CARICOM⁵.

5 La Comunidad del Caribe (CARICOM), que originalmente se llamó la Comunidad del Caribe y Mercado Común, fue establecida por el Tratado de Chaguaramas, que entró en vigor el 1 de agosto de 1973. Los cuatro primeros signatarios fueron Barbados, Jamaica, Guyana y Trinidad

Actualmente, la estrategia estadounidense en el Caribe y el resto del hemisferio tiende a preservar y consolidar el predominio fundamental adquirido desde 1890. Estados Unidos suministra el 40 por ciento de las importaciones de Latinoamérica y el Caribe, y anhela conservar ese predominio comercial. Igual peso tienen para Norteamérica los temas de seguridad, terrorismo, crimen organizado, radicalismo político y migraciones. Además, Washington anhela mantener su influencia diplomática, política, estratégica e ideológica sobre los gobiernos, élites, pueblos y fuerzas armadas de la región. Para ello, ha lanzado proyectos económicos y estratégicos dirigidos a crear nuevos nexos de interdependencia con el Caribe y Latinoamérica.

La primera de ellas, fue la Iniciativa para la Cuenca del Caribe (ICC o CBI)⁶, puesta en marcha en 1984 y basada en la prestación de ayuda económica a cambio de reformas de corte liberal. En 1994 entró en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC o NAFTA) actualmente, renegociado como T-MEC. En el mismo año, EE.UU. presentó el proyecto posteriormente engavetado de una Asociación de Libre Comercio de las Américas (ALCA)⁷, que abarcaría al hemisferio entero. La estrategia estadounidense consiste en la negociación de tratados de libre comercio bilaterales con un número creciente de países del Caribe, así como de acuerdos de seguridad y cooperación contra el terrorismo y el narcotráfico o crimen organizado.

Otro actor externo, que gana creciente influencia comercial y política en el área del Caribe, es Brasil, interesado en crear un bloque regional latinoamericano-caribeño con creciente autonomía frente a Estados Unidos de América.

y Tobago. CARICOM sustituyó a la Asociación de Libre Comercio del Caribe (CARIFTA) de 1965-1972.

- 6 La Iniciativa de la Cuenca del Caribe, es un programa económico que surgió a raíz de la Ley estadounidense para la Recuperación Económica de la Cuenca del Caribe de 1983, contiene medidas arancelarias y de comercio, con el fin de dar un impulso a la economía regional mediante llevar a cero los aranceles a los productos de los países beneficiados. La iniciativa se encuentra en vigencia desde el 1 de enero de 1984 y es revalidado periódicamente a voluntad del país que la otorga. Los productos afectados por la ICC (provenientes de Centroamérica y las Islas del Caribe), gozan de entrada libre de impuestos a Estados Unidos. Una vez el producto ha ingresado, éste se ve sometido a todos los impuestos federales internos.
- 7 El Área de Libre Comercio de las Américas o ALCA fue el nombre oficial con que se designaba la expansión del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (Estados Unidos, México y Canadá) al resto de los estados del continente americano excluyendo a Cuba. A partir de la cumbre de 2005 en Mar del Plata el ALCA entró en crisis, al punto que muchos ya lo consideran como un proyecto muerto.

Existe, en segundo término, una fuerza geopolítica impulsada, conjuntamente por separado, por los gobiernos de Colombia y Venezuela, el primero actúa como aliado de Estados Unidos en una estrategia de corte occidental y económico-liberal, a la vez que procura impulsar un desarrollo autónomo subregional inspirado en ideas de centroderecha. Además de los programas nacionales de cooperación que desarrolla a lo largo y ancho del Caribe por esfuerzo mancomunado de sus respectivos gobiernos, empresas privadas y ONGs⁸, ambos coinciden en la construcción de esquemas de integración y concertación estratégicas a lo largo de las costas del Pacífico: El Plan Puebla-Panamá que une a México con Centroamérica, y el Acuerdo del Arco del Pacífico que vincula el gran Caribe occidental México, Centroamérica y Colombia con las naciones del Pacífico suramericano, en particular, Perú y Chile. Es un largo arco de contención frente a las dos izquierdas (democrática y autoritaria) localizadas más al este, y cuenta con la aprobación de Estados Unidos.

Venezuela y Cuba encabezan un bloque radical que pregona un modelo sociopolítico basado en la colectivización de los medios de producción y una actitud negativa ante Estados Unidos, la democracia representativa y la economía liberal. Las herramientas de este bloque en el gran Caribe son: la Alternativa Bolivariana para las Américas (ALBA)⁹, un esquema de concertación e integración principalmente político e ideológico; el programa PETROCARIBE¹⁰ que suministra petróleo venezolano a precios preferenciales a pequeños países del mar Caribe y de Centroamérica; iniciativas venezolanas de cooperación financiera bilateral, y la acción ideológica internacional de una Coordinadora Bolivariana apoyada por movimientos de extrema izquierda en muchos países del mundo.

En una tercera posición entre estos polos se encuentran los geo-estrategas del CARICOM. En las primeras décadas después de la independencia de sus países, estos estrategas defendían el concepto de un pequeño

⁸ El término ONG (organización no gubernamental) se refiere normalmente a organizaciones que no son ni parte del gobierno ni de alguna empresa con fines de lucro. Por lo general a cargo de ciudadanos comunes, y pueden ser financiadas por el gobierno, fundaciones o empresas.

⁹ La Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América - Tratado de Comercio de los Pueblos o ALBA-TCP (en ocasiones denominada extraoficialmente por su nombre inicial Alianza Bolivariana para América o ALBA) es una organización internacional de ámbito regional, enfocada para los países de América Latina y el Caribe que pone énfasis en la lucha contra la pobreza y la exclusión social con base en doctrinas de izquierda.

¹⁰ PETROCARIBE es una alianza en materia petrolera entre algunos países del Caribe con Venezuela. La iniciativa por parte del Gobierno de Venezuela lleva como objetivo una alianza que consiste en que los países caribeños compren el petróleo venezolano en condiciones de pago preferencial. Esta alianza fue lanzada en junio de 2005 por el fallecido presidente Hugo Chávez. El acuerdo permite que las naciones del Caribe compren hasta 185.000 barriles de petróleo por día.

Caribe insular y guayanés, alerta ante posibles neoimperialismos hispanoamericanos. Pero después de los sucesos globales de 1990 y las nuevas iniciativas caribeñas de los Estados Unidos, ellos se plegaron a la tesis del gran Caribe, hicieron alianza con el G-3 e impulsaron la creación de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), concebida como una suerte de tercera fuerza entre la hegemonía de Estados Unidos y la tentación de un radicalismo a la manera cubana (Boersner, 2011).

Otros actores externos que actúan en el Caribe son Canadá y tres potencias de Europa Occidental: Inglaterra, Francia y Holanda; estos países capitalistas industrializados de menor poderío que Norteamérica, constituyen en conjunto una influencia hegemónica más moderada y flexible. Sus intereses son considerables en el Caribe y cubren una vasta gama de actividades económicas, desde la explotación de recursos naturales de importancia estratégica, hasta servicios turísticos.

La presencia de países como la Federación Rusa, la República Popular de China e India, integrantes del BRIC¹¹ que obligatoriamente buscan expandirse y asegurar el suministro de recursos naturales que carecen para sostener y mantener su nivel de crecimiento, así mismo los proyecte como potencias globales dentro del gran tablero mundial y los transforme en piezas claves que les permitirá competir con las potencias económicas tradicionales (Rodríguez Vite, 2013).

Las modificaciones en el Sistema Mundial, bastante intensas en EE.UU., afectan también a los Estados de la periferia. La intensidad de los cambios se hace especialmente perceptible en Asia, que se consolida como el continente con mayor dinamismo económico y mejoras más significativas en el nivel de vida de la población. Al grupo ya tradicional de los que anteriormente se llamaban «nuevos países industriales» se incorpora en la década de los años 90 India y sobre todo China, tras un periodo de fuerte crecimiento económico prolongado de más de 10 años.

El renacer chino en el contexto internacional de finales del Siglo XX introduce nuevas perspectivas desde el análisis de los órdenes

¹¹ El término BRIC que acuñado en 2001 por el británico Jim O' Neill director del área de investigación económica del banco de inversiones de Nueva York Goldman Sachs, para referirse a los 4 países con economías emergentes más importantes del mundo. Consideraba que para el año 2050 o antes en el caso de China podrían individualmente dar alcance a las principales economías del mundo. Su importancia radica en la riqueza de sus recursos naturales y energéticos, el tamaño de su PIB, su crecimiento sostenido, el volumen de sus exportaciones, la cantidad de sus habitantes, la extensión territorial y el poderío de sus ejércitos.

geopolíticos, ya que convergen poder económico, militar y político. Todas ellas son variables nuevas, que no estaban presentes en los restantes países asiáticos que se desarrollaron con anterioridad, mucho más subordinados a la gran potencia norteamericana y a sus objetivos estratégicos.

Las transformaciones en la periferia del Sistema Mundial y la emergencia de nuevas potencias y desobediencia hacia el líder, son origen de la realidad geopolítica actual, ésta se configura con base en unos 200 Estados, teóricamente independientes, aunque realmente subordinados a las decisiones tomadas en los foros político-económicos exteriores. Este modelo neocolonial permite que unas pocas potencias mantengan el control económico y político de otros Estados no sometidos a su jurisdicción y que constituyen la periferia del Sistema Mundial, donde el crecimiento es inducido y subordinado a intereses exteriores. La ubicación de esos Estados en el Sistema Mundial difiere en el tiempo con base en el interés que las potencias centrales tengan para su control, por lo que con cierta facilidad se pasa de la irrelevancia a la dependencia (Romero y Nogué, 2004).

Relaciones diplomáticas de México en la región

México es un país bioceánico y tiene su fuerza económica y militar en la altiplanicie meridional, flanqueada por macizos montañosos que limitan las comunicaciones hacia el mar, es poseedor de una inmensa área desértica al norte y sin ríos navegables y sólo se abre al mundo a través de su salida natural: el Caribe.

De lo anterior se desprende la importancia que tiene la región del Caribe como enlace político, económico y de intercambio cultural hacia México para su proyección internacional. Diversas han sido las doctrinas que han surgido y dado pie al establecimiento de principios de política exterior en México, entre las que destacan la Doctrina Carranza, que sostiene la igualdad entre los Estados y desaprueba toda intervención de los asuntos internos de otra nación, así como la equivalencia de derechos de nacionales y extranjeros ante las leyes de un país y la Estrada, que se caracterizó por el rompimiento de las relaciones diplomáticas.

La geopolítica, en el campo de las relaciones internacionales se manifiesta de manera dual: defensiva-ofensiva. Por ello, no solamente es aplicable para naciones desarrolladas, sino también aplica a países con un Estado-nación en formación. Es decir, los considerandos de orden geográfico,

vías de comunicación, recursos naturales, territoriales y poblacionales, entre otros, se manifiestan en la práctica diplomática.

De igual forma, las iniciativas mexicanas en la región han buscado contribuir a la diversificación de las relaciones de México y a darle un carácter plural a su política exterior. El papel del Estado mexicano y su doble función: una como vigía de las líneas fronterizas nacionales y otra como un ente actuante, que en nombre de la seguridad y el interés nacional se apresta a vigilar y mantener presencia en los espacios territoriales y marítimos circunvecinos. La política exterior hacia el Caribe como de vigilante, cercano, a veces pasiva, otras más comprometida o neutral. Cabe mencionar que las relaciones México-cubanas, son las que concentran más atención del gobierno mexicano.

Cuba ocupa un lugar destacado en las relaciones que ha tenido México con el Caribe. Desde la fundación de la República de Cuba hasta principios de la última década del Siglo XX, la política exterior mexicana hacia su vecino oriental, el complejo golfo-Caribe, se basó en recomendaciones puntuales ante acontecimientos concretos, no en una doctrina acabada ni una posición homogénea. La variable determinante de esa ambivalente posición ha sido la relación con Estados Unidos. Cuba fue determinante en la construcción de la percepción mexicana sobre el espacio caribeño.

La Dra. María del Pilar Ostos Cetina, en su ponencia El vínculo entre poder nacional y la geopolítica en México hacia la región del mar Caribe para el Congreso de la Asociación Mexicana de Ciencias Políticas (AMECIP), en la ciudad de Guanajuato del 26 al 28 de agosto 2013, dijo: "México y sus vecinos inmediatos tanto en el mar Caribe y Centroamérica: su cercano extranjero", de lo cual la autora esboza una perspectiva a partir de sus vecinos mediante la praxis geopolítica de México. También vincula la geopolítica al poder nacional y los define como sigue:

Le permite a la dirigencia de un Estado, visualizar las condiciones intrínsecas que posee; es decir, cuáles son los medios (tangibles y no tangibles) de los cuales dispone (poder nacional), con la finalidad de conducir y alcanzar las máximas aspiraciones de sus conciudadanos dentro del territorio (sobrevivencia), pero además la cohesión, perdurabilidad en el tiempo, y según sea el caso, la trascendencia del propio Estado en su entorno más próximo: el regional o el internacional" y "El Poder Nacional se concibe como:

Aquellos “medios y recursos” de los cuales dispone o no el Estado, con la finalidad de garantizar esas condiciones necesarias para la sobrevivencia del conglomerado social que lo acompaña, y que se consolida bajo la idea de una nación (Ostos, 2013).

En esa vinculación: geopolítica y poder nacional, se expresa a través de las condiciones propias del territorio. Espacio donde se asienta el Estado, en este caso México, aspecto que a su vez lo ubica como parte de lo que se concibe en el marco de la geopolítica mundial.

De acuerdo con sus circunstancias políticas, económicas, sociales, etcétera, México ha ido consolidando su política exterior, observándose dentro del contexto histórico que, el primer principio que hizo valer en materia internacional fue el de la autodeterminación, desde el momento en que se declara nación independiente y es reconocido por otros Estados.

México se ha destacado en la comunidad internacional, por la aplicación tan determinante que ha tenido en relación a este principio de autodeterminación, ya sea por el reconocimiento que ha otorgado a otros Estados como naciones, o por el mismo desconocimiento que ha hecho a éstos al romper sus relaciones diplomáticas e involucrar entonces un principio más: el de la no intervención, por el cual también se ha destacado a nivel internacional.

Sin embargo, bajo estos principios los dirigentes mexicanos están obligados a vincular el quehacer político hacia la región del mar Caribe, como lo expresa la Dra. Ostos (2013) en su artículo La geopolítica prehispánica y su incidencia en el diseño de una estrategia actual de reposicionamiento internacional de México, publicado en la revista del Centro de Estudios Superiores Navales, donde dice que:

...la idea del cercano extranjero, nos lleva a precisar las características de esa vecindad colindante con México, desde los tiempos prehispánicos hasta la actualidad, lo que deviene precisamente de la capacidad de interrelación que alcanzaron por ejemplo, los mayas, a quienes se les conoce como los “Fenicios del Nuevo Mundo”, justamente por descubrir y proyectar al imperio allende de sus fronteras, bajo lo que se puede interpretar como una visión más apegada a lo “internacional”, pero además a una visión eminentemente talasopolítica (Ostos, 2013).

De manera que aparece de forma mucho más clara en este mismo período, una concepción genuina de lo que en adelante vendrá a ser la estratégica condición bioceánica que caracteriza a la geografía de México, lo que además sienta las bases para la proyección de su política exterior, no sólo en función de su vecino del norte, sino que también merece especial atención e interés hacia el resto de los países que integran la región de Centroamérica y del mar Caribe.

La presente investigación se basa en lo anterior para plantear un esquema analítico de perspectiva geopolítica con sus vecinos inmediatos en la región del mar Caribe como se establece en la tabla 1, así como su representación gráfica mediante la simbología propuesta por el Ingeniero Escalona Ramos en su libro *Geopolítica Mundial y Geoeconomía* (Ramos, 1959).

Tabla 1: Tabla esquemática de perspectiva geopolítica.

MÉXICO Y SUS VECINOS INMEDIATOS "SU CERCANO EXTRANJERO"		
INFORMACIÓN NODAL	DESCRIPCIÓN GRÁFICA	PERSPECTIVA FACTIBLE
<p><u>Cuba.</u></p> <p>El deterioro de las relaciones en el pasado y actualmente con mejoras en estas relaciones permite la reconciliación. Su vínculo con el chavismo. Fin de la era del Pacto de San José e inicios de Petrocaribe. Intercambio educativo y cultural. Relaciones con China, Brasil, Irán, Corea del Norte, Rusia. Apertura del embargo económico por los EE.UU.</p>		<p>Cuba tiende a la absorción política por los Estados Unidos, después de 57 años de política defensiva, esto origina tendencias rechazadas de potencias como Rusia y China y economías emergentes como Brasil hacia la Isla. México tiende a incrementar sus relaciones con Cuba, esto impacta en su área de influencia para reforzar su posición política como una ventana de oportunidades ante la economía mexicana.</p>

MÉXICO Y SUS VECINOS INMEDIATOS "SU CERCANO EXTRANJERO"		
INFORMACIÓN NODAL	DESCRIPCIÓN GRÁFICA	PERSPECTIVA FACTIBLE
<p><u>Venezuela.</u></p> <p>La proyección de liderazgo de Nicolás Maduro después de la desaparición de Chávez, los lazos comerciales con China y Rusia y el conflicto diplomático actual con EE.UU., la caída de los precios del petróleo y la prospección de EE.UU. de dejar su dependencia de la compra de hidrocarburos.</p>	<p>Este diagrama ilustra las relaciones entre México y sus vecinos inmediatos. EE.UU. está representado por un círculo con líneas concéntricas, México por un círculo simple, Venezuela por un círculo con rayos, y Rusia y China por un círculo simple. Flechas indican relaciones y tensiones entre EE.UU., México y Venezuela.</p>	<p>La posición de este país muestra un núcleo resistente ante la política de EE.UU., esto afectará la proyección de México sobre el mar Caribe, lo que posibilitará las fricciones entre México y Venezuela. Esta fricción puede ser caldo de cultivo para Rusia y China, quienes pretenden mantener su influencia en la región.</p>
<p><u>Colombia.</u></p> <p>Socio estratégico para México. Es el treceavo socio comercial de México a nivel global (sexto comprador y treintavo proveedor) y el segundo en América Latina y el Caribe (segundo comprador y quinto abastecedor). Además, es el octavo inversionista de los países de América Latina y el Caribe en México.</p>	<p>Este diagrama muestra la relación entre México y Colombia. México está representado por un círculo con líneas concéntricas, y Colombia por un círculo simple. Una flecha bidireccional indica la relación entre ambos países.</p>	<p>La continuación del diálogo político, la cooperación e intercambio comercial reforzarán las relaciones entre ambos países dentro del mecanismo de la Alianza del Pacífico. La firma de un Acuerdo de Asociación Estratégica garantizará la constancia, permanencia y supervisión de los temas de agenda bilateral.</p>

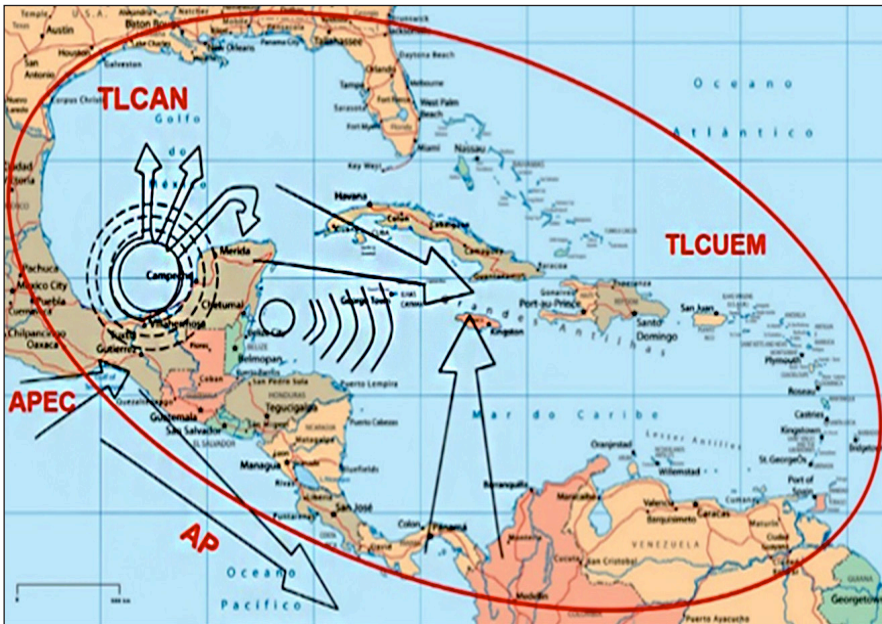
MÉXICO Y SUS VECINOS INMEDIATOS “SU CERCANO EXTRANJERO”		
INFORMACIÓN NODAL	DESCRIPCIÓN GRÁFICA	PERSPECTIVA
		FACTIBLE
<p><u>Caribe Anglófono</u></p> <p>Haití, Granada, Jamaica Barbados, Surinam Guayana Francesa, Martinica y Guadalupe, Curasao y Aruba. Presencia de la Unión Europea, monitoreo en la región.</p> <p>Belice: Conserva su relación con la realeza británica, miembro de la Commonwealth. Un vecino con pocas relaciones con México a pesar de nuestra vecindad inmediata.</p> <p>Trinidad y Tobago y el conjunto de las islas vecinas: Las exigencias de negocio de China para extraer desde ahí, el gas y demás recursos geoestratégicos que posean.</p>		<p>Es previsible que el Caribe Anglófono no se convierta en el futuro cercano en socio comercial significativo para México, ni viceversa, por lo que se trata de posiciones políticas. Sin embargo conforme el desarrollo de las alianzas comerciales como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea (TLCUEM), La Alianza del Pacífico (AP) y El Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) que no están directamente vinculadas al comercio con la región del mar Caribe y en la medida que se refuercen estas alianzas con las propias de la región se podrá proyectar al país con políticas de Estado transnacionales más eficaces y reales.</p>

Fuente: Elaboración propia, 2016.

Conforme el desarrollo de las alianzas comerciales como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (T-MEC), el Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea (TLCUEM), La Alianza del Pacífico (AP) y El Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) que no están directamente vinculadas al comercio con la Región del mar Caribe y en la medida en que se refuercen estas alianzas con las propias de la región, se podrá proyectar al país con políticas de Estado transnacionales más eficaces y reales sin que se queden en el discurso. Tomando lo argumentado por la Dra. Ostos en su ponencia “El vínculo entre poder nacional y la geopolítica en México hacia la región del mar Caribe”, en

donde plantea que EE.UU., el hegemon regional; China, la potencia extrarregional y México, el punto de equilibrio como uno de los ejes de discusión de análisis en la Región del mar Caribe; tenemos que se puede concebir a esta región como un «pivote geo histórico y geoeconómico» (véase figura 2).

Figura 2: Geopolítica de México hacia la región del mar Caribe (pivote geo histórico y geoeconómico).



Fuente: Elaboración propia con simbología propuesta por el Ingeniero Escalona Ramos en su libro Geopolítica Mundial y Geoeconomía.

Conclusiones

Debido a los acontecimientos mundiales que se han vivido a lo largo de la existencia como nación, México ha tenido que modificar y actualizar la política del país tanto interna como externa de acuerdo a los panoramas mundiales y su condición latinoamericana y caribeña, lo obliga a retomar el compromiso como líder regional de los países hermanos de la región, ya que compartimos idioma, costumbres, religión y anhelos, por lo que es necesario las relaciones entre las naciones a través del flujo comercial, político, cultural, social, económico y militar, siempre bajo un sentido de responsabilidad y respeto a los intereses nacionales e integridad territorial y seguridad.

La dependencia económica es la realidad dominante de la vida de los países del Caribe, la dependencia cultural es una consecuencia inevitable y los factores económicos y sociales se refuerzan mutuamente asegurando la perpetuación del sistema capitalista impuesto por el hegemón, razón por la cual el desarrollo está limitado sin que ningún país de la región sea capaz de superar el problema de la dependencia por sí solo.

La posición geofísica de México lo sitúa como un paso obligado entre las dos principales rutas oceánicas e internacionales del globo terrestre, así como el punto de unión natural entre los extremos norte y sur del continente, elementos que, en las actuales circunstancias de la evolución de la economía mundial, son esenciales para concretar cualquier proceso de alianza estratégica, política o económica, centro periférica regional y hemisférica.

Todo análisis de la importancia estratégica de la cuenca del Caribe en términos políticos y económicos debe partir del hecho de esa complejidad y variedad, razón por la cual México debe orientar su política exterior hacia el mar Caribe con una visión de un este económico y político para que se alineen con la política de nuestro norte económico y político y de esta manera poder originar un punto de equilibrio que triangule la geoeconomía y la política ante el nuevo orden mundial, desde el Pacífico y orientado hacia el Caribe, que nos lleve a concebir nuestro “hinterland” o zona de influencia.

El estudio de la historia se encuentra en la base de todas las conclusiones y prácticas militares sólidas. *Alfred Thayer Mahan*¹.

DESARROLLO DE LA INGENIERÍA NAVAL EN MÉXICO: ANÁLISIS GEOPOLÍTICO E INFLUENCIA EN EL CARIBE

CONTRALMIRANTE
MARCO ANTONIO PEYROT SOLÍS

Importancia de la ingeniería naval en México

La necesidad de establecer prioritariamente una política de desarrollo del Poder marítimo en México se ha hecho patente desde finales de la década de los noventa, donde comenzó a observarse una disminución constante del tonelaje de registro bruto de la flota mexicana, tanto por parte de los armadores mexicanos como de la empresa paraestatal de Petróleos Mexicanos.

Sin embargo, los análisis empleados para determinar la problemática del sector marítimo en México en general y de la ingeniería naval en particular, han carecido del enfoque geopolítico que incluya las necesidades estratégicas y económicas que proporcionen al Estado mexicano de los argumentos necesarios para su comprensión e implementación.

En cuántas ocasiones se ha mencionado que nuestro país es un país ribereño, bioceánico y que no limita con el mar, sino que se prolonga en éste más allá de sus costas y que, por lo tanto, requiere de un Poder marítimo que le permita explotar esta cualidad para el crecimiento del país. La retórica empleada una y otra vez sobre este tema durante los últimos años, no ha permeado en la voluntad del Estado para impulsar de forma decidida el cambio de varios paradigmas que impiden un desarrollo sustentable en esta área que durante muchos años ha sido despreciada y malentendida. ¿Qué ha pasado, que lo ha frenado?

Es necesario considerar una adecuada aproximación a la problemática a través de un breve análisis de las principales teorías geopolíticas, seleccionando aquélla que haya considerado las condiciones geográficas más acordes a la realidad mexicana, para que, a partir de ahí, se elabore

¹ Militar e historiador estadounidense, autor de la obra "La influencia del poder naval en la historia (1660-1783)", un tratado naval que causó gran impacto a finales del Siglo XIX y principios del Siglo XX.

un diagnóstico de los factores que, más que impulsar, inhiben el desarrollo de nuestro poder marítimo en general y de la ingeniería naval en particular. A partir de un adecuado diagnóstico y con la identificación de las características geográficas que nos hacen únicos en el contexto internacional se plantearán las bondades de una aproximación integral al problema marítimo en México.

Principales teorías geopolíticas

Las dos principales teorías geopolíticas del Siglo XIX fueron desarrolladas por Halford Mackinder² y Alfred T. Mahan³, geógrafo inglés y militar norteamericano, respectivamente.

La teoría geopolítica de Mackinder fue realizada a partir de las necesidades propias de Inglaterra. En 1905 concluyó que la época de las grandes potencias marítimas estaba llegando a su fin, asumiendo, además, que el Siglo XX sería el turno para la consolidación del poder terrestre. Para lograr lo anterior, Mackinder consideraba que, con la expansión del ferrocarril, al haber unido los puertos de Europa con Rusia y ésta a su vez con Asia, se había formado un gran territorio al que llamó Eurasia. Este nuevo poder terrestre se distribuía entre los puertos de Hamburgo-Ámsterdam, Moscú y los puertos del mar Negro, el cual además contaba con importantes reservas petroleras.

A este territorio, por su importancia en su teoría geopolítica, le denominó tierra corazón (*Heartland*). Esta teoría fue el origen de una política por parte de Inglaterra que buscó, por un lado, el control de los ferrocarriles de Europa y por el otro, impedir una alianza estratégica entre Berlín-Moscú-Tokio, quienes de esta forma dominarían Eurasia sin incluir a Inglaterra.

La alianza que tenía que impedir Inglaterra para la conformación de Eurasia se realizó a través de la creación de Estados tapones (*Buffer*), entre los que se encuentran Polonia y Yugoslavia, los que separaron definitivamente a Rusia de Alemania. Como puede observarse, esta teoría geopolítica se encuentra enmarcada dentro de un área geográfica específica (Europa), por lo que su aplicación en el continente americano es inviable.

2 Geopolítico y geógrafo inglés. Autor del libro "On the Scope and Methods of Geography", el cual es la base de la geopolítica.

3 Autor de la célebre obra "La influencia del poder naval en la historia (1660-1783)", un tratado sobre la hegemonía naval que causó gran impacto a finales del siglo XIX y principios del Siglo XX.

La otra teoría geopolítica en cambio fue desarrollada por Alfred Thayer Mahan, el cual, al ser norteamericano, conceptuó una teoría más general al establecer el concepto de poder marítimo, ya que al considerar que el poder que ejercía Gran Bretaña era a través del control de las principales vías marítimas entre Europa, Asia y África, controlando de esta manera las rutas comerciales de los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. Sustentó la tesis de que quien logra el dominio del mar, puede controlar las riquezas de la tierra y por consiguiente dominar al mundo. Para Mahan, la forma en que los Estados Unidos de América podrían en el futuro dominar al mundo sería a través del dominio del mar y para lograr lo anterior necesitaban tomar posesión de Hawái como puerto estratégico para protegerse de una agresión futura por parte de Asia y construyendo un canal en el istmo de Panamá que comunicara el océano Pacífico con el Atlántico.

Alfred Thayer Mahan también utilizó el concepto de Federico el Grande de las líneas interiores de comunicación para la elaboración de su teoría al considerar que es más importante para un país el encontrarse en el centro de los mares del mundo que ocupar el centro de un continente, como es el caso de Alemania. Además de lo anterior, Alfred Thayer Mahan definió los seis factores que afectan el desarrollo de una potencia marítima (CESNAV, 2003):

- Su situación geográfica.
- La naturaleza y configuración de sus costas.
- Su extensión territorial y recursos naturales.
- El número de habitantes.
- El carácter de sus habitantes.
- Su clase de gobierno.

Esta teoría geopolítica es la más adecuada al contexto de nuestro país por encontrarse geográficamente en una posición semejante a la de los Estados Unidos de América, sin embargo, como se verá durante el desarrollo del presente ensayo, éstos y otros factores que influyen en el desarrollo de una potencia marítima no se encuentran adecuadamente ubicados en México, lo que explica por qué nuestro país carece de esta visión para un desarrollo futuro.

Volviendo a las teorías geopolíticas, existen otros cuatro autores dignos de mencionarse, como son: James Fairgrieve, Nicolás Spykman, Alexander Seversky y Samuel Cohen; geógrafo inglés y norteamericanos, respectivamente.

Respecto a James Fairgrieve, fue discípulo de Mackinder y conceptualizó la idea de las denominadas zonas de presión, que no son otra cosa que países creados nuevamente con el fin de impedir la formación de la tierra corazón. Ésta puede ser la razón por la que durante la guerra fría se formaron Suecia, Finlandia, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Suiza, Afganistán, Corea del Sur y Taiwán, los cuales como Estados pequeños tienen la función de separar a las grandes potencias. Cabe señalar también, que por ese motivo también se creó Nepal, para separar a China de la India y a Pakistán y Bangladesh, para debilitar a la India al Occidente y al Oriente de sus fronteras. Como puede observarse, la teoría geopolítica de Fairgrieve cae al igual que Mackinder en la tierra corazón y por lo tanto no es aplicable al entorno mexicano.

Sin embargo, Nicolás Spykman desarrolló una teoría que se apega nuevamente a nuestro entorno, quien consideró que los países bimarítimos tienen la capacidad de convertirse en potencias mundiales, ya que ponen en contacto el centro de los continentes con los mares. Con estos referentes creó la teoría de la circunnavegación (*Rimland*). Cabe finalmente señalar que fue partidario de la intervención de los Estados Unidos de América en Latinoamérica a través de la doctrina Monroe ya que la consideraba como una zona de contención de rivales extracontinentales para los Estados Unidos de América.

En cambio, Alexander Seversky consideró que el poder marítimo y el poder terrestre se encontraban en equilibrio durante la guerra fría, y quien se encontraba en vías de romperlo era la Unión Soviética, a través de poderosas flotas aéreas. Él consideraba que el poder aéreo permitía romper los cercos terrestres, los Estados tapón y el control de los puertos, estrechos y mares. Por todo lo anterior, Seversky pensaba que una potencia mundial tendría forzosamente que basarse en un poder aéreo.

Finalmente, Samuel Cohen es el creador de una teoría geopolítica adecuada a la postguerra fría (Giudice, 2005). Su teoría jerarquiza los espacios del globo terráqueo, ocupando el primer lugar las rutas comerciales marítimas de mayor frecuencia de navegación. El segundo lugar lo ocupan las rutas terrestres de comercio intraeuropeo y la tercera jerarquía la ocupan los países de lenguas y etnias comunes, las cuales clasificó de la siguiente manera:

- Espacio latino: Italia, España, Francia y Portugal.
- Espacio Germánico: Alemania, Holanda, Dinamarca, Suecia,

Noruega, Irlanda y Finlandia.

- Espacio Angloamericano: Estados Unidos de América, Inglaterra, Irlanda, Escocia, Canadá, Australia y Nueva Zelanda.
- Espacio Chino: China, Taiwán y Norte de Indonesia.
- Espacio Esloveno: Costa del Báltico, Polonia, Yugoslavia, la República Checa y Eslovaquia y Rumania.
- Espacios Independientes: Japón, Tailandia, Vietnam, Laos, Camboya, Malasia, Indonesia y Filipinas (se denominan de esta manera por no haberse puesto de acuerdo y formar una autoridad supranacional como la Comunidad Económica Europea).
- Espacios en conflicto: Los países del medio oriente en donde los recursos naturales provocan juegos de poder entre las superpotencias.
- Espacios de transición: Estonia, Letonia, Lituania y Ucrania.

Por último, en la cuarta jerarquía considero a los Estados-Nación, es decir, el lugar que ocupan las potencias mundiales entre sí de acuerdo al tamaño del Producto Interno Bruto (PIB), generación de tecnologías innovativas, tamaño de población y logro educativo, tamaño del territorio, acceso a mares, disponibilidad de energía y recursos naturales, salud de la población y número de ingenieros, médicos, físicos y científicos por cada millón de habitantes.

Como se puede apreciar, esta última teoría geopolítica se considera vigente y nuestro país no aparece dentro de ninguno de los espacios de la primera, segunda, tercera o cuarta jerarquía. Insisto: ¿Qué ha pasado, ¿qué lo ha frenado?, ya que lo anterior nos proporciona una gran ventana de oportunidad para que nuestro país en caso de que se decidiera a desarrollar su poderío marítimo (incluyendo a la ingeniería naval), pueda posicionarse dentro de la primera jerarquía, aprovechando su excelente posición geográfica.

Una doctrina geopolítica para México

Después de haber analizado las principales teorías geopolíticas, podemos afirmar que solamente se podrían aplicar tres de ellas a nuestro país, pero lo más importante es que todas ellas dependen para su aplicación en nuestro país de la magnífica y envidiable posición geográfica y acceso a los océanos Atlántico y Pacífico como eje principal para la aplicación del potencial requerido para crecer como una potencia mundial.

Estas tres teorías geopolíticas son:

- La teoría de Alfred Thayer Mahan, al considerar que es más importante para un país el encontrarse en el centro de los mares del mundo que ocupar el centro de un continente.
- La teoría de Nicolás Spykman, al considerar que los países bimarítimos tienen la capacidad de convertirse en potencias mundiales.
- La teoría de Samuel Cohen, al considerar como de primera importancia las rutas comerciales marítimas de mayor frecuencia de navegación.

Por otra parte, considero además necesaria la aplicación de la doctrina geopolítica de los «círculos concéntricos» empleada por Brasil desde 1964 en donde considera a América del Sur como el «primer círculo» de su influencia (Kucinski, 1978). Esta teoría de los “círculos concéntricos” permitió el surgimiento del Brasil como un país con aspiraciones hegemónicas al explicar el expansionismo brasileño como una delegación, consciente o no, de los Estados Unidos de América.

Empleando las teorías geopolíticas aplicables a México y analizando su posición geográfica podemos establecer lo siguiente:

- México no solamente se encuentra en el centro del continente americano, sino que además se encuentra en el centro de los océanos más importantes del mundo.
- México hacia el Norte, Oeste y Sur no puede ejercer ninguna aspiración hegemónica por encontrarse con los Estados Unidos de América y el océano Pacífico, respectivamente.
- México hacia el este y Sureste, excluyendo a los Estados Unidos de América, tiene dentro de su área de influencia a los países del área de centro América y el Caribe, así como a Ecuador, Perú, Colombia y Venezuela.
- Utilizando la doctrina de círculos concéntricos con su origen en el istmo de Tehuantepec y un radio de 4,000 km comprendería el área de influencia natural de México.
- Dentro de un segundo círculo de influencia, se encontraría el resto de los países de América Latina, en donde existiría una disputa con Brasil.

Con base a lo anterior, se puede concluir que cualquier teoría geopolítica para México incluye forzosamente y de manera fundamental

el desarrollo de su poderío marítimo ya que su área de influencia se localiza en el mar Caribe y no sobre ninguna tierra continental, por lo tanto ¿qué esperamos?

Partiendo de la premisa anterior, es necesario analizar, específicamente para México, los seis factores establecidos por Alfred Thayer Mahan que afectan el desarrollo de una potencia marítima, así como los intereses marítimos de nuestro país con el objeto de proponer líneas de acción encaminadas a promover un desarrollo armónico tanto del poderío marítimo nacional en general como de la ingeniería naval en particular.

Factores e intereses que afectan el desarrollo marítimo

Como se mencionó en la sección anterior, Alfred Thayer Mahan estableció seis factores que afectan el desarrollo marítimo de una nación, siendo éstos los siguientes:

- Su situación geográfica.
- La naturaleza y configuración de sus costas.
- Su extensión territorial y recursos naturales.
- El número de habitantes.
- El carácter de sus habitantes.
- Su clase de gobierno.

Además de estos factores universalmente aceptados, existen los denominados intereses marítimos, los cuales varían de autor en autor pero que pueden ser definidos como todas aquellas actividades que se desarrollan tanto por parte del Estado como por particulares en el Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva, de acuerdo a los tratados y convenios internacionales firmados por México, con el fin de generar beneficios sociales y económicos para la nación.

Los intereses marítimos considerados en el presente trabajo de investigación son los siguientes:

- Puertos, instalaciones y terminales marítimas.
- Industria naval.
- Marina Mercante nacional y transporte marítimo.
- Pesca e instalaciones de apoyo.
- Educación e investigación oceanográfica y científica.
- Turismo y deportes náuticos.

Una vez definidos estos factores e intereses, se procederá a su análisis dando mayor énfasis a lo concerniente a la industria naval, para posteriormente identificar las líneas de acción que puedan promover un desarrollo armónico del poderío marítimo mexicano.

Primer factor: Situación geográfica

La República Mexicana se encuentra localizada en la porción norte del Continente Americano entre, los paralelos 15° al 32° N y meridianos 86° al 117° W, encontrándose ubicado a la altura del Trópico de Cáncer y limitando con los Estados Unidos de América al Norte, Guatemala y Belice al Sureste, el golfo de México y mar Caribe al este y el océano Pacífico al oeste y al sur. México cuenta con aproximadamente 11,200 km de costa (3er. lugar entre los países con mayores km de costa que están situados entre el Ecuador y el Trópico de Cáncer y 13 avo. a nivel mundial), alrededor de 3,149,920 km² de mar patrimonial (9º. lugar a nivel mundial) y 130 lagunas costeras que cubren un área de 15,000 km². La zona marítimo-terrestre, cuenta con 161 municipios en 17 estados, con una población aproximada de 17.8 millones de personas (INEGI, 2010).

Efectuando un análisis de la situación geográfica de nuestro país, se observa que éste se encuentra en una posición privilegiada al tener acceso tanto al océano Pacífico como al océano Atlántico a través este último del golfo de México y mar Caribe y encontrarse entre los países con mayor cantidad de km de costa y mayor superficie de mar patrimonial. Además, por encontrarse en el Trópico de Cáncer sus aguas son tropicales con abundancia en flora y fauna marina. Por lo anterior, se puede concluir que la situación geográfica es un factor que afecta positivamente el desarrollo marítimo de México, ya que no cuenta con adversarios potenciales y se encuentra en una posición privilegiada dentro de las principales rutas marítimas tanto entre América y Europa como entre América y Asia.

Segundo factor: La naturaleza y configuración de nuestras costas

El litoral mexicano junto con sus 1,644 islas⁴ es en general poco favorable respecto al establecimiento de puertos, lo que ha impactado en su desarrollo marítimo. La parte norte tanto de la costa Atlántica como la del Pacífico se encuentra ocupada por estrechas llanuras litorales que forman en su parte más baja una sucesión de albuferas, ensenadas, lagunas litorales y zonas pantanosas. El perfil litoral continúa siendo

⁴ INEGI, Presentación “Catálogo del Territorio Insular”. Encuentro Nacional para la conservación y el desarrollo sustentable de las islas de México. 23 al 26 de junio del 2009. Ensenada, BC. México.

abrupto e irregular también a lo largo de la parte sur de la costa del Pacífico, presidida por las alturas de la Sierra Madre (a excepción del golfo de Tehuantepec). En la parte meridional de la costa del Atlántico se encuentra otra zona llana que cuenta con múltiples áreas pantanosas y que se enlaza con el rocoso litoral calcáreo de la península de Yucatán.

Con respecto a los ríos, éstos no son importantes desde el punto de vista marítimo ya que en su mayoría no son navegables. Los ríos mexicanos distribuyen sus aguas en dos vertientes, la del Atlántico y la del Pacífico. En la vertiente del Atlántico, la cual es más lluviosa y con una mayor planicie costera, los ríos son más largos, regulares y caudalosos. Desde el punto de vista de nuestra investigación destaca el río Pánuco el cual tiene una longitud de 600 km, pero solo es navegable hasta el puerto de Tampico. Al sur del eje Neovolcánico se encuentra el conjunto hidrográfico del Papaloapan, el cual tiene una longitud de 900 km, el Mezcalapa-Grijalva que tiene una longitud de 600 km y el río Usumacinta, el cual tiene una longitud de 800 km. Estos ríos presentan un curso bajo con muchos brazos que se enlazan entre sí, lo que forma una región pantanosa que es fácilmente inundable. En la vertiente del Pacífico, al ser el clima más seco y con montañas cercanas al mar, los ríos son más cortos y de mayor pendiente. En la costa del Pacífico destacan los ríos Yaqui, con una longitud de 680 km, el río Lerma con una longitud de 515 km, el río Grande de Santiago, con una longitud de 385 km y el río Balsas con una longitud de 880 km (Naturaleza Educativa, 2010).

Procediendo al análisis de la naturaleza y configuración de las costas, podemos establecer que los puertos mexicanos en general son pequeños y con pocas posibilidades de crecer por no haberse establecido en zonas con una adecuada reserva territorial. Respecto a la configuración de las costas, podemos decir que en general tanto en el océano Pacífico como en el golfo de México presentan una costa cercana abrasivo-acumulativa con una dinámica costera de avance de la línea de costa hacia el mar por emersión y/o sedimentación deltaica.

Considerando que países con mayor desarrollo marítimo que México, tales como Estados Unidos de América, Australia, Brasil y Argentina cuentan con 44, 9, 12 y 11 puertos de altura, respectivamente. Es necesario replantear la política portuaria de nuestro país y fortalecer el desarrollo de puertos concentradores, esto sin abandonar los puertos de altura existentes. La finalidad primordial es la de enfocar los recursos humanos

y materiales escasos con que cuenta el país al desarrollo de cuatro puertos de altura que puedan ser competitivos a nivel mundial con suficientes posiciones de atraque, astilleros e infraestructura que concentradas puedan disminuir los costos que actualmente manejan.

Los puertos que geográficamente tendrían capacidad de crecimiento serían los siguientes:

- Puerto de Topolobampo, Sinaloa, por medio de un proyecto de dragado a largo plazo de la laguna Ohuira.
- Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, por medio de un desarrollo integral del delta del río Balsas en el estado de Guerrero.
- Puerto de Tampico, Tamaulipas, por medio de un proyecto de dragado a largo plazo de la laguna de Pueblo Viejo, Veracruz.
- Puerto de Coatzacoalcos, Veracruz, por medio de un proyecto de dragado a largo plazo de la laguna El Colorado.

Estos puertos a su vez, a través de un adecuado servicio de cabotaje, ferrocarril de doble estiba y puertos secos en el interior de la República reducirían los costos y tiempos asociados al manejo de carga tanto de importación como de exportación.

Por lo anterior, se concluye que en lo que respecta a la naturaleza y configuración de la costa, éste es un factor que no ha sido empleado adecuadamente al no haberse concentrado el esfuerzo nacional en solamente los puertos con mayor potencial de crecimiento. Sin embargo, se considera que, replanteando la política portuaria, este factor podría afectar positivamente el desarrollo marítimo de México ya que el país cuenta con un adecuado litoral con una costa extensa y aguas cálidas en ambos litorales.

Tercer factor: Su extensión territorial y recursos naturales

México tiene una extensión territorial de 1,964,375 Km², de los cuales su superficie continental es de 1,959,248 Km² y su superficie insular es de 5,127 Km² (INEGI, 2009). Ocupando por este concepto el lugar No. 14 entre los países del mundo con mayor extensión territorial. Con respecto a sus recursos naturales, éstos se abordarán de la siguiente manera: suelos, hidrografía y oceanografía, vegetación, fauna y pesca, geología y recursos minerales.

Suelos: Debido a la estructura geológica del país existen casi todos los tipos de suelos del mundo con las modalidades ocasionadas por la situación geográfica y su clima. Los principales tipos de suelos son: desérticos y semidesérticos (humedad escasa), suelos castaños (humedad deficiente), suelos negros (humedad adecuada), suelos de pradera (transición entre humedad adecuada y humedad deficiente), suelos de rendzina (humedad debido a lluvias abundantes) y suelos lateríticos, terra rosa y gley (humedad debido a lluvias superiores a 1,700 mm de precipitación anual). El resto de los suelos existentes en México los llamados cafés forestales y podzólicos, los cuales son terrenos montañosos con pendientes superiores al 25% con escaso o nulo valor para la agricultura (UNAM, 2002).

Del total del suelo disponible solamente el 12.66% es tierra apta para el cultivo y solamente el 1.28% se encuentra cosechada permanentemente. Solamente existen 63,200 Km² de suelo con sistema de riego (CIA, 2010).

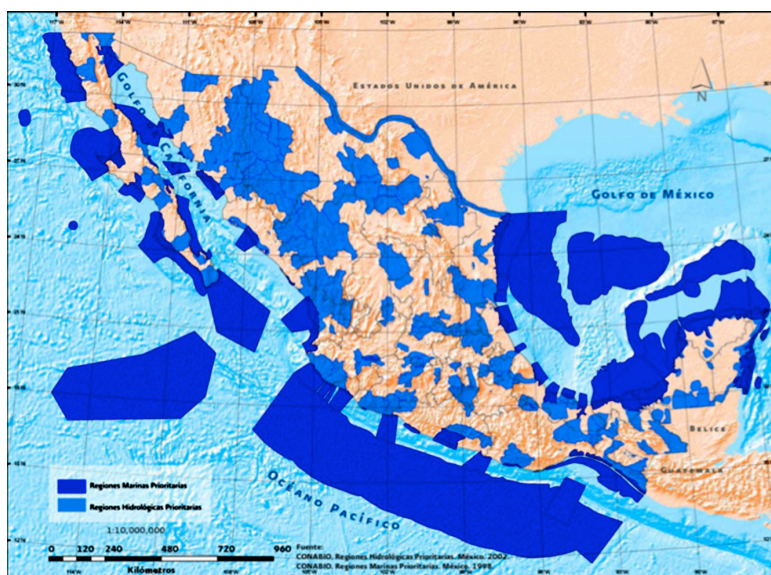
Hidrografía y Oceanografía: Los ríos de nuestro país, como se mencionó, no constituyen sistemas pluviales importantes, a excepción del Usumacinta-Grijalva. En general nuestros ríos no son navegables salvo en pequeños trayectos cerca de las desembocaduras. Existen tres principales regiones hidrológicas (UNAM, 2002):

- La cuenca del Papaloapan.
- Los ríos Grijalva-Usumacinta.
- La cuenca de Lerma-Chapala-Santiago.

El total de fuentes renovables de agua dulce es de 457.2 Km³, siendo el consumo de 78.22 Km³ por año (CIA, 2010).

Se han delimitado, además, 70 zonas costeras y oceánicas prioritarias (véase figura 1). En el océano Pacífico hay 43 regiones que ocupan el 40% de la superficie de las regiones marinas prioritarias, mientras que en el golfo de México y mar Caribe se localizan 27 regiones que ocupan el 60% restante. Con respecto a las áreas naturales protegidas, del total existente 43 de ellas se encuentran contenidas total o parcialmente en 34 de las regiones marítimas prioritarias señaladas (SEMARNAT, 2010).

Figura 1: Zonas costeras y oceánicas prioritarias.



Fuente: SEMARNAT, (2010).

Vegetación: Con relación a la vegetación, ésta se encuentra ligada al clima, el cual, en México se cataloga en 4 tipos principales: El clima tropical lluvioso, en donde se presenta la selva y bosque tropical (3,918,921 hectáreas), así como la herbácea de sabanas. El clima seco, en donde se presentan la herbácea de estepa, maleza, plantas xerófitas y cactus. El clima templado, en donde se presentan las estepas y praderas con coníferas (encino, nogal, fresno) y maleza. El clima Polar, en donde se presentan los bosques de coníferas (UNAM, 2002).

Los principales productos agrícolas son: maíz (4° lugar mundial), trigo, sorgo, arroz, avena, cebada, frijol, algodón, ajonjolí, caña de azúcar (4° lugar mundial), tabaco, plátano, coco, aguacate, cacao, café (5° lugar mundial), frutas, tomates (1er. lugar mundial), garbanzo (3er. lugar mundial) y alfalfa (UNAM, 2002).

Fauna y Pesca: en México existe una gran riqueza en aves, roedores, insectos, fauna marina y pequeños mamíferos como el coyote, jabalí, puma, etcétera.

Los principales productos ganaderos son: carne de res, productos avícolas (5° lugar mundial en la producción de huevo) y lácteos (13° lugar mundial

en la producción de leche) y 6° lugar mundial en la producción de miel de abeja (CIA, 2010). Con respecto a los principales productos pesqueros, México en 1998 se encontraba dentro de los 20 países con mayor captura pesquera (1.5% del total mundial). En México se explotan regularmente por el sector pesquero 350 especies, pero solamente existe información básica sobre los ciclos de vida, existencias poblacionales y hábitats para 151 especies que comprenden las 23 principales pesquerías del país (Rivera-Arriaga, 2004). De éstas, México ocupa en 9° lugar mundial en la exportación de camarón, 1er. lugar mundial en la captura del atún aleta amarilla y el 4° lugar en volumen de pesca a nivel continental después de Perú, Estados Unidos y Chile. El país produce a través de acuacultura 26,576 toneladas anuales.

A pesar que las áreas marítimas abundan en el país, la pesca se realiza principalmente en las entidades de Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche y Yucatán (INEGI, 2009).

Geología y Recursos Minerales: Los recursos minerales se pueden clasificar como metálicos y no metálicos, y dentro de éstos, México cuenta con yacimientos de clase mundial tales como: Las salinas de Guerrero Negro (las más grandes del planeta); el yeso de la Isla de San Marcos y de la costa oriental de la península de Baja California (reservas para 70 años); Las Cuevas (la mina más grande de fluorita del mundo); Fresnillo (el yacimiento de plata más rico y más grande del mundo); Molango (el depósito más importante de manganeso en Norte América); y las minas de carbón de la cuenca del río Escondido, entre otras. México se mantiene como líder mundial en la producción de plata y en 2001 se ubicó entre los primeros diez lugares en la producción de 18 minerales (ITAM, 2004).

Específicamente, podemos mencionar que dentro de la producción minera actual, la explotación del oro y la plata solo representan el 17% de la producción nacional; mientras que los metales industriales tales como el hierro, estaño, plomo, cobre, molibdeno, y antimonio representan el 45%. Además de estos metales, cabe mencionar que en 2009 se encontró en los estados de Zacatecas y San Luis Potosí una de las reservas más grandes a nivel mundial de litio. El resto del porcentaje de la producción nacional lo representan minerales no metálicos como el azufre, el carbón y la fluorita. Las entidades federativas con mayor producción minera son: Chihuahua, Zacatecas, Sonora, Hidalgo, San Luis Potosí. Durango

y Guerrero, de donde se extrae más del 80% de la producción nacional (UNAM, 2002).

Con respecto al Petróleo y Gas Natural, en 2010 el país exportaba 3 millones de barriles diarios de petróleo, ocupando el séptimo lugar a nivel mundial, con una reserva probada de 12.42 billones de barriles, lo que lo situaba en el lugar 18 a nivel mundial. En gas natural, se producían 60.35 billones de metros cúbicos, ocupando el lugar 15 a nivel mundial, con una reserva probada de 359.7 billones de metros cúbicos (CIA, 2010). Finalmente cabe mencionar que México ocupa el décimo lugar entre los principales países exportadores del mundo después de la Unión Europea, China, Estados Unidos, Japón, Corea del Sur, Hong Kong, Canadá, Rusia y Singapur.

Una vez realizado un recuento del factor «extensión territorial y recursos naturales» se puede concluir que este factor adecuadamente empleado puede convertirse en un motor indispensable para el desarrollo marítimo del país, ya que actualmente se encuentran entre las primeras quince economías del mundo con un PIB de 1,560 miles de millones y llegó a tener un crecimiento anual en el 2010 del 5% ocupando con ello un lugar preponderante entre los principales países exportadores del mundo. Además, cuenta con una diversidad de recursos naturales tanto de recursos renovables como no renovables que se exportan de manera importante. Por lo anterior, el factor de la extensión territorial y los recursos naturales interactuarían de dos formas de manera positiva para el desarrollo marítimo del país. Por un lado, al contar con recursos naturales para el desarrollo de la industria naval, tales como el acero, madera, petróleo, etcétera, mientras que, por el otro, al integrar el transporte marítimo a las exportaciones de estos recursos por medio de la reserva de carga.

Cuarto factor: El número de habitantes

Según el reporte preliminar del censo de población y vivienda 2015 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, la población actual del país es de 112,322,757 habitantes, de los cuales 54,858,298 son hombres y 57,464,459 son mujeres. La densidad de población promedio es de 57.3 hab/Km² (INEGI, 2015).

El país ocupa el 11° lugar a nivel mundial por el número de habitantes, existiendo solamente tres países desarrollados con más población que México (Estados Unidos, Rusia y Japón), tres países emergentes (China,

India y Brasil) y cuatro países subdesarrollados (Indonesia, Paquistán, Bangladesh y Nigeria).

Sin embargo, los países con desarrollo marítimo con población superior a la de México solamente son: China, India, Estados Unidos, Rusia y Japón. Es decir, que países con una gran tradición marítima como Inglaterra, Francia, Holanda, España, Italia Suecia, Noruega y Portugal, entre otros, cuentan con menor población. Lo mismo puede decirse de la densidad de población, ya que hay países marítimos con mayor y/o menor densidad de población que México, tal es el caso de Inglaterra o Francia con 256 y 119 hab/km² y Estados Unidos, Suecia y Noruega con 33, 20 y 14 hab/km² respectivamente (CIA, 2010).

En México, la población de las franjas costeras ha aumentado de 2,728,384 a 17,867,762 habitantes entre 1960 y 2015, representando actualmente el 15.9% del total de la población según datos de la Secretaría de la Economía Nacional e INEGI. En la tabla 1 se puede observar la distribución de la población en las 17 zonas costeras (Padilla y Sotelo, 2000).

Tabla 1: La población de las franjas costeras en los censos de población 1950 al 2015.

Franjas Costeras	Población Total					
	1960	1970	1980	1990	2010	2015
Baja California	551,957	852,330	1,147,348	1,609,298	3,053,206	3,213,360
Baja California Sur	81,594	128,019	215,139	317,764	637,065	712,029
Sonora	464,789	738,206	1,060,360	1,303,318	1,886,429	2,084,906
Sinaloa	658,412	983,158	1,462,345	1,804,201	2,348,869	2,542,446
Nayarit	132,871	216,091	270,270	360,001	435,135	509,062
Jalisco	46,338	89,870	200,000	195,886	363,250	387,630
Colima	63,768	106,990	162,201	203,344	302,758	337,331
Franjas Costeras	Población Total					
	1960	1970	1980	1990	2010	2015
Michoacán	36,628	65,317	111,909	168,622	216,501	222,441
Guerrero	270,121	498,555	718,134	991,076	1,265,021	1,164,304
Oaxaca	164,313	231,468	302,476	444,002	635,006	645,181
Chiapas	203,903	265,489	339,441	544,002	672,095	758,614
<i>Región Pacífico</i>	2,676,694	4,175,493	5,916,755	7,941,514	11,815,335	12,579,319
Tamaulipas	381,146	544,355	760,211	920,651	1,310,761	1,075,191
Veracruz	711,252	982,304	1,330,343	1,791,805	2,005,679	2,484,548

CONTRALMIRANTE MARCO ANTONIO PEYROT SOLÍS

Tabasco	124,376	222,789	308,505	436,732	616,712	463,059
Campeche	150,069	228,191	392,506	498,914	662,171	728,975
Yucatán	72,638	92,230	126,388	143,600	197,249	208,249
Quintana Roo	50,169	88,150	207,613	488,098	1,259,855	1,392,235
<i>Región Golfo Caribe</i>	1,489,650	2,158,019	3,125,566	4,279,800	6,052,427	6,352,257
<i>Región Costera</i>	4,166,344	6,333,512	9,042,321	12,194,314	17,867,762	18,931,576

Fuente: INEGI, (2020).

De la tabla anterior se pueden obtener las variaciones porcentuales de la concentración territorial de la población, mismas que se muestran en la tabla 2 (Padilla y Sotelo, 2000).

Tabla 2: Variaciones porcentuales en la concentración territorial de la población de las franjas costeras en los censos de población de 1960 al 2015.

Franjas Costeras	Variaciones porcentuales (%)					
	1960	1970	1980	1990	2010	2015
Baja California	13.2	13.5	12.7	13.4	17	17
Baja California Sur	2	2	2.4	2.6	4	3.8
Sonora	11.2	11.7	11.7	10.8	11	11
Sinaloa	15.9	15.5	16.2	15	13	13.4
Nayarit	3.2	3.4	3	3	2	2.7
Jalisco	1.1	1.4	1.4	1.6	2	2
Colima	1.5	1.7	1.8	1.7	2	1.8
Michoacán	0.9	1	1.2	1.4	1	1.2
Guerrero	6.5	7.9	7.9	8.2	7	6.2
Oaxaca	3.9	3.7	3.3	3.4	4	3.3
Chiapas	4.9	4.2	3.8	4.1	4	4
Tamaulipas	9.1	8.6	8.4	7.2	7	5.7
Veracruz	17.1	15.5	14.7	14.7	11	13.1
Tabasco	3	3.5	3.4	3.6	3	2.4
Campeche	3.6	3.6	4.4	4.2	4	3.9
Yucatán	1.7	1.4	1.4	1.2	1	1.1
Quintana Roo	1.2	1.4	2.3	3.8	7	7.4

Fuente: INEGI, (2020).

De las tablas anteriores se puede observar un grupo con tendencia alta de concentración, es decir, con un porcentaje mayor al 10%. Este grupo solamente está compuesto actualmente por cuatro franjas costeras: Baja California, Sonora, Sinaloa y Veracruz, concentrando un 52% de toda la población de las franjas costeras del país (9,291,236 habitantes). Dentro de este grupo sobresale la franja costera de Baja California, la cual prácticamente duplicó su población en 20 años, no obstante que su crecimiento no es el resultado de espacios económicos directamente relacionados con la actividad marítima, sino principalmente a los servicios y a la industria maquiladora.

De las franjas costeras con concentraciones medias están Guerrero, Tamaulipas y Quintana Roo, esta última habiendo casi triplicado su población en los últimos 20 años, pero al igual que en el caso de Baja California, su crecimiento se encuentra ligado al sector turístico y de servicios, reflejando falta de desarrollo de la industria marítima nacional.

Respecto a las franjas costeras con los porcentajes de población más bajos, se tiene a Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán y Yucatán, encontrándose dentro de estas franjas costeras los dos puertos mexicanos más importantes del Pacífico: Manzanillo y Lázaro Cárdenas, evidenciando nuevamente descoordinación de la industria marítima del país para la generación de fuentes de empleo.

En la franja costera de Yucatán, desde los años setenta hasta la actualidad la economía costera de la población asentada en esta zona se encuentra caracterizada por la pesca comercial, la pesca industrial para la subregión norte (Progreso-Dzilam) y la construcción de cierta infraestructura portuaria y urbana, así como la tecnificación de los procesos de trabajo pesquero (Fraga, 2004). Por lo que también se hace evidente la carencia de una industria marítima que transforme las actividades de pesca artesanal en el litoral oriente (San Felipe-El Cuyo).

Al término del análisis del cuarto factor «Número de habitantes» se concluye que este factor actualmente se encuentra inhibido por no contar el país con un desarrollo marítimo que impulse el desarrollo de fuentes de empleo tales como la industria naval que es multiplicadora de empleos, ya que por ejemplo de los 338 parques industriales del país, solamente nueve son industriales marítimos y únicamente en dos puertos de primer orden, están asociados con industrias de alto valor agregado.

En el altiplano se genera el 70% del PIB. El resultado es que solamente el 15.9% de la población se encuentra concentrada en los 161 municipios que comprenden la franja costera del país. Este factor, al igual que el anterior, adecuadamente empleado proporcionaría la mano de obra indispensable para un desarrollo marítimo que permita la generación de los empleos que requiere México.

Quinto factor: El carácter de sus habitantes

Este factor es el más intangible y subjetivo de todos los factores que afectan el desarrollo marítimo de un estado. Nuestro país prácticamente desde su existencia ha contado desafortunadamente con un paradigma en lo que respecta al carácter de sus habitantes que hasta la fecha se encuentra vigente. Por ejemplo: John Kenneth Turner señalaba que, con el fin de sojuzgar al pueblo mexicano, los extranjeros a principios del Siglo XX consideraban que éste tenía los siguientes vicios: pereza, superstición infantil, imprevisión, estupidez ingénita, ignorancia impenetrable, indomable propensión al robo, embriaguez y cobardía (Kenneth, 1911).

De la misma forma, José María Vigil, expresa que del pueblo mexicano no ha faltado quién lo califique de un conjunto abigarrado de elementos heterogéneos, sin ninguna cohesión entre sí y condenados a disolverse después de un período más o menos tormentoso de discordia y escándalo. Sin embargo, para él, lo único que requiere el pueblo mexicano es estabilidad política y educación del carácter (Valderrama, 1986).

Además, Francisco Bulnes escribió en su libro «El porvenir de las naciones hispanoamericanas ante el avance reciente de Europa y de los Estados Unidos» publicado en 1899, que independientemente de que cada pueblo posee un carácter propio, en el caso de los pueblos latinoamericanos la iglesia católica y la herencia latina han determinado los abominables vicios de los latinos en la vida pública. Incluso justifica la existencia de las dictaduras por la incapacidad de las plebes para gobernarse, ya que «a la multitud, amorfa para la moral, anónima para la ciencia, se le conquista poniéndole en los dientes un trozo de cualquier cadáver... Las plebes representan la barbarie de las clases que se han envilecido por el dolor y la mentira». Por lo anterior, este autor en particular ve a los países latinoamericanos enfermos de neurastenia caracterizada por un miedo terrible al poder de las plebes (Valderrama, 1986).

Ezequiel A. Chávez (1901), por su parte efectuó un ensayo sobre los rasgos de la sensibilidad como factor del carácter mexicano. En este ensayo considera que el indígena es una masa incommovible que el progreso tiene atado al pie y que dificulta y amengua sus movimientos. Finalmente, para 1910 Fortunato Hernández presentó al Congreso Internacional Americano de Medicina e Higiene realizado en Buenos Aires, Argentina, un trabajo denominado «Higiene de la Especie» en el cual postulaba la necesidad de cruzamiento y la selección artificial para evitar que se sigan degenerando nuestras razas (Valderrama, 1986).

Sin embargo, todo lo anteriormente descrito con respecto a la identidad del pueblo mexicano requiere de un análisis más profundo y científicamente sustentado, ya que el carácter nacional no es otra cosa que la manifestación cultural que engloba estudios y análisis de las diferencias que distinguen a un grupo nacional de otro.

Por su parte, el licenciado Raúl Béjar Navarro (2007) define al carácter nacional de la siguiente forma:

...que recoge datos sistemáticos sobre sentimientos, emociones, afectos, motivaciones, formas perceptuales, pensamientos, creencias, preferencias y formas de comportamiento social, que dentro de la diversidad del universo individual sean uniformes en el plano colectivo, el carácter nacional es una manera peculiar de ser, se refiere a las creencias y patrones, de la personalidad relativamente estables que son modales entre los miembros adultos de una sociedad (Béjar, 2007).

Según el Psicólogo Rogelio Díaz-Guerrero (1999), la única forma que existe de hacer una auténtica psicología del mexicano consiste en demostrar científicamente la relación que existe entre la cultura mexicana, particularmente la cultura folklórica de México y la personalidad de los mexicanos. Todas las características de los mexicanos provienen de la filosofía de la vida, propia de su cultura, es decir, de las formas de pensar acerca de nosotros y de los demás, que van pasando de generación en generación, por eso se dice que la cultura es el resultado de la historia de cada nación (Díaz-Guerrero, 1999).

En 1979 se realizó uno de los primeros estudios que se llevaron a cabo para relacionar la cultura mexicana con la personalidad del mexicano. De

este estudio se determinó que existen ocho tipos de mexicanos y además mezclas de estos tipos. De estos ocho tipos, cuatro son los más frecuentes (Díaz-Guerrero, 1999):

- «Pasivo, obediente y afiliativo»: Es el más común en la sociedad mexicana, tiene gran interés en socializar. Gusta de mantener sus cosas personales y medio ambiente que les rodea limpios. Muestran gran interés por métodos que permiten mantener cosas ordenadas. Son disciplinados y metódicos. Son poco espontáneos. No existe interés por independizarse de la familia. Buscan protegerse y evitar sufrir. Buscan mucho su seguridad y evitan todo peligro. Este tipo de mexicano se encuentra sobre todo en zonas rurales en las entidades del centro y sur del país.
- «Rebelde, activamente auto afirmativo»: Se opone a la obediencia absoluta. Son dominantes y agresivos, irritables y toscos. Es más perceptivo y define con más claridad muchas cosas. Es impulsivo e impetuoso, poco cauteloso. Tiene tendencia al aislamiento. Da rienda suelta a sus deseos y emociones. Es impaciente y audaz. Desorganizado y descuidado en su aspecto externo. Sufren con frecuencia problemas emocionales y de ansiedad. Alto coeficiente intelectual, más velocidad de lectura. Este tipo de mexicano es muy frecuente en la clase media y alta.
- «Control interno activo»: Está más allá de la cultura tradicional. Tiene una libertad interna que le permite adoptar los mejores aspectos de nuestra cultura. Posee los aspectos más positivos de la cultura mexicana y evita exageraciones y los aspectos negativos de los dos tipos anteriores. Son inteligentes, cumplidos, afiliativos. Generalmente son reflexivos y piensan antes de actuar. No dan fácilmente rienda suelta a sus deseos y emociones, no son apresurados ni precipitados en acciones y pensamiento. Son optimistas, enfrentan los problemas. Son más cautelosos que audaces. Este tipo de mexicano se puede presentar en cualquier estrato social y en cualquier entidad de la República.
- «Control externo pasivo»: De niños suelen ser las ovejas negras de la cultura mexicana, ya que son impulsivos, rebeldes y pesimistas. Habilidades intelectuales y académicas por debajo de sus coetáneos, vengativos, peleoneros e irritables. Desorganizados con respecto a sus efectos personales y descuidan su aspecto externo. Impulsivos, impetuosos, poco cautelosos, tienden a actuar sin pensar las cosas. Dan rienda suelta a sus deseos y emociones. Este tipo de mexicano se da en todas las clases sociales, pero no es

tan frecuente como el pasivo obediente y el rebelde activamente auto afirmativo.

Actualmente se sabe que existe una interacción de disposiciones genéticas y factores ambientales, es decir, precursores genéticos y prácticas de socialización, educación y crianza (también identificados como factores culturales), los cuales son fundamentales en el desarrollo de los estilos cognoscitivos.

Así, los patrones de crianza y socialización, en los cuales se subraya la cooperación, la obediencia y la conformidad de los hijos hacia los padres y necesidades de grupo, tienden a producir individuos más bien dependientes del entorno; mientras que los que son criados bajo un esquema de competencia, del de valerse por sí mismos, la independencia y las necesidades individuales, producen más bien individuos independientes del entorno.

Existen culturas cuyas filosofías de vida promueven un patrón de crianza sobre el otro, se ha demostrado que los mexicanos son más dependientes del entorno que los estadounidenses; de igual manera que los agricultores son más dependientes del entorno que los cazadores. La socio-cultura mexicana parece hecha para inducir sensibilidad al entorno y la estadounidense como su contraparte para inducir independencia al entorno. Es decir, que los mexicanos tradicionales son más sensitivos al entorno, mientras que aquellos mexicanos que se rebelan contra las premisas socioculturales mexicanas, es decir, aquellos que reciben una educación formal son más independientes del entorno.

Se ha demostrado que los individuos sensitivos al entorno tienden a tener vocación y capacidad por las humanidades, mientras que los independientes del entorno muestran inclinación y capacidad para las ciencias y las matemáticas. Además, los independientes del entorno parten de estímulos o de información interna para formar sus opiniones, realizar juicios o alcanzar un acuerdo; mientras que los sensitivos al entorno son más capaces de aceptar los puntos de vista de los demás y siempre están más atentos a los estímulos sociales y ambientales. Es decir, los sensitivos al entorno son: amigables, considerados, cálidos, afectuosos, corteses, discretos y abiertos. Mientras que los independientes del entorno son: desconsiderados, rudos, exigentes, ambiciosos, interesados en el poder, oportunistas y manipuladores.

A lo anterior, también es necesario considerar la compleja desigualdad social en México, ya que investigadores como Béjar Navarro la atribuyen a cuatro causas principalmente: Causas histórico geográficas (Conquista española y configuración geográfica del territorio), causas étnico demográficas (diversas mezclas étnicas), causas socio políticas (corporativismo estatal a base de sindicatos y confederaciones) y causas socio económicas (concentración de la riqueza en pocas manos) (Béjar, 2007).

También es importante remarcar que el estereotipo del mexicano representa a la población con las características más homogéneas y desafortunadamente ésta se ubica en los estratos sociales más bajos, ya que actualmente la población mexicana se estratifica en seis clases sociales, determinadas con base en sus funciones, costumbres, situación económica y de poder. Estas clases son (SE, 2013):

- «Baja-Baja»: Se considera que representa al 35% de la población y está constituida por trabajadores temporales e inmigrantes, comerciantes informales, desempleados y gente que vive de la asistencia social.
- «Baja-Alta»: Se estima que corresponde aproximadamente al 25% de la población y está conformada principalmente por obreros y campesinos. Es la fuerza física de la sociedad, ya que realiza trabajos arduos a cambio de un ingreso ligeramente superior al salario mínimo.
- «Media-Baja»: Ésta se encuentra formada por oficinistas, técnicos, supervisores y artesanos calificados. Sus ingresos no son muy sustanciosos, pero son estables, se estima que es aproximadamente el 20% de la población.
- «Media-Alta»: Esta clase incluye a la mayoría de los hombres de negocios y profesionales que han triunfado y que por lo general constan de buenos y estables ingresos económicos. Aproximadamente representa el 14% de la población.
- «Alta-Baja»: La integran las familias que son ricas desde hace pocas generaciones. Sus ingresos económicos son cuantiosos y muy estables. Se considera que representa al 5% de la población.
- «Alta-Alta»: Esta compuesta por las antiguas familias ricas que durante varias generaciones y cuya fortuna es tan añeja que se ha olvidado cuándo y cómo la obtuvieron. Se estima que representa al 1% de la población.

Con base en lo anterior, se puede decir que el mexicano más común es el de tipo pasivo, obediente y afiliativo, localizado en la clase baja-baja, el cual tiene como características principales que es sentimental, introvertido, desconfiado, habla poco en voz baja y emplea muchos diminutivos, es de naturaleza triste, aunque posee un gran sentido del humor. Es dispendioso, gasta más de lo que gana y está permanentemente endeudado, carece del hábito del ahorro. Es fatalista y supersticioso, es micrómano, es decir, tiene predilección por lo pequeño.

No obstante, es conveniente subrayar que además de lo anterior, existen marcadas diferencias entre los mexicanos dependiendo de las regiones en las que habitan: El costeño veracruzano no es tímido ni introvertido, el del altiplano habla alto, de gran franqueza y hospitalidad, mientras que los del norte son francos y enérgicos. Una vez descrito el carácter del mexicano es necesario finalmente contar con un marco de referencia que nos permita ver las diferencias entre el nuestro carácter y el de los pueblos marítimos. El Dr. John M. Oldham describe las ocho características que a su juicio debe tener una persona aventurera (Oldham,1994):

- «Inconforme»: Cuentan con código de valores interno y no se dejan influencias ni por las normas de su sociedad o por otras personas.
- «Desafiante»: Tienen fascinación por el riesgo y rutinariamente se encuentran envueltos en actividades de alto riesgo.
- «Independiente»: No se preocupan por sus semejantes, ellos esperan que cada persona sea responsable de sí misma.
- «Persuasivo»: Tienen facilidad de convencimiento, hacen fácilmente amigos e influyen en la conducta de otras personas.
- «Desarraigado»: Tienen la necesidad de estar continuamente en movimiento. No se preocupan por obtener un trabajo fijo, generalmente viven de sus habilidades y talento.
- «Travieso»: En su niñez y adolescencia, la gente con espíritu aventurero, usualmente es inquieto y travieso.
- «Valiente»: Es una persona con mucho coraje, físicamente fuerte y rudo. No permite que nadie tome ventaja de él.
- «Seguro»: Le gusta vivir el presente. No se siente culpable de su pasado ni ansioso acerca de su futuro.

Como puede observarse, las características de los tipos más comunes de mexicanos no coinciden con las de un carácter aventurero, lo que explica la aversión que tienen la mayoría de los mexicanos hacia el mar.

Por lo tanto, al término del análisis del quinto factor «Carácter de sus habitantes» se concluye que éste es un factor en el que nuestro país presenta desventajas para poder tener un desarrollo marítimo acorde con el potencial de los otros factores aquí mencionados. Desafortunadamente, el carácter del mexicano debido en parte a su cultura y a las diversas circunstancias por las que ha atravesado el país a lo largo de su historia, lo ha hecho en su mayoría del tipo pasivo, obediente y afiliativo, el cual tiene como principal desventaja que es una persona que busca protegerse y evita sufrir. Además de buscar siempre su seguridad y evitar todo peligro. El carácter del mexicano por tanto es en general opuesto al de los países con un alto desarrollo marítimo, en donde el carácter de su población es más aventurero, con tendencia comercial e independiente del medio que lo rodea. Por lo anteriormente expuesto, es indispensable el trabajar este factor con objeto de ir modificando el carácter de las próximas generaciones de mexicanos con el fin de cambiar los cuatro tipos más frecuentes de mexicanos por aquellos que tengan un espíritu más emprendedor y audaz.

Sexto factor: Clase de gobierno

El artículo 40 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la forma del Estado Mexicano, la cual es una República representativa, democrática, federal, compuesta de estados libres y soberanos, en todo lo concerniente a su régimen interior; pero unidos en una federación (DOF, 2010).

Por otra parte, la forma de gobierno del Estado Mexicano es de tipo presidencial, esto significa que es un gobierno con separación y coordinación de poderes. Se dice que un sistema político posee esta clase de régimen sólo si la Jefatura del Estado y la Jefatura del gobierno están reunidas en una misma persona a la que se le denomina «presidente», el cual tiene las siguientes características:

- Debe ser electo popularmente por un tiempo determinado.
- No puede ser despedido de su cargo por votación del congreso o parlamento durante su período (excepto por juicio político).
- Encabeza o dirige, de alguna forma, el gobierno que preside.

Cuenta con tres órdenes de gobierno: Federal (artículos 50 al 114 Constitucional), Estatal (artículos 115 al 122 Constitucional) y Municipal (artículo 115 Constitucional). Asimismo, en cada uno de estos órdenes de gobierno existen tres poderes: Poder Ejecutivo, Poder Legislativo y Poder

Judicial. En el caso Federal, el Poder Ejecutivo es ejercido por el presidente de los Estados Unidos Mexicanos (artículo 80 constitucional), el Poder Legislativo está depositado en un congreso general dividido en dos cámaras: La cámara de senadores, con 128 miembros y la de diputados, con 500 miembros (artículo 50 Constitucional). Finalmente, el Poder Judicial se deposita en una Suprema Corte de Justicia, en Tribunales de Circuito en materia de amparo y unitarios, en materia de apelación y en juzgados de distrito (artículo 94 Constitucional) (Senado de la República, 1998).

Sin embargo, la construcción práctica del presidencialismo en nuestro país es diferente a lo que establecen los límites teóricos del modelo inicial, ya que en nuestro país se presentan los siguientes fenómenos:

- La no reelección.
- Procesos electorales polarizados.
- Débil sistema de partidos.

En otras palabras, es necesario reconocer que un sistema político no queda definido solamente por el contenido constitucional, sino por la conjunción de éste con la cultura política, las prácticas no escritas, la naturaleza de sus líderes y la disciplina partidista. Es común que nuestra clase de gobierno se compare con el modelo norteamericano al ser éste también Federal y Presidencialista. Lo anterior no es totalmente cierto, ya que existen importantes diferencias entre ambos sistemas:

En el gobierno estadounidense los estados tienen gran autonomía y controlan importantes presupuestos, lo que provoca una disminución de la presión sobre el gobierno central. Además, su suprema corte de justicia es realmente independiente del ejecutivo, lo cual le permite ser un eficiente árbitro entre los conflictos generados entre los tres poderes. También, existe un verdadero control civil del poder militar y un sistema bipartidista no polarizado que posibilita la homogeneidad ideológica y una mayor continuidad y flexibilidad de la acción política; lo que permite la construcción de mayorías legislativas del partido en el gobierno.

En el caso de México, la forma de gobierno presidencialista tiene tres factores que la hacen *sui generis* con respecto a la de otros países: un conjunto amplio de facultades constitucionales y una serie de capacidades no escritas, pero con una significativa presencia en la articulación y funcionamiento del sistema político (poderes metaconstitucionales) (Crespo, 2002).

Ahora bien, ¿cuál ha sido el papel que ha desempeñado esta clase de gobierno en lo que respecta al desarrollo marítimo de México?; para contestar esta pregunta se determinará qué es lo que ha promovido cada uno de los tres poderes de la federación en el ámbito marítimo en los últimos años.

Poder Ejecutivo Federal

El Poder Ejecutivo Federal elabora el Plan Nacional de Desarrollo, el cual es un documento que tiene por objeto normar obligatoriamente a los programas institucionales y sectoriales, así como guiar la concertación de sus tareas con otros poderes de la Unión y con los órdenes estatal y municipal de gobierno. Sin embargo, desde su creación con base en el artículo 26 de la Constitución General de la República se han elaborado cinco: el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, en los cuales solamente del desarrollo marítimo nacional se ha expresado lo siguiente:

Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 (PEF, 1995)

5.7.4 Infraestructura e insumos básicos.

...Hacen falta mejores accesos terrestres en algunos puertos marítimos y fronterizos.

...La mayoría de los puertos marítimos necesitan ampliarse y modernizarse.

El señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación en los litorales del país resultan insuficientes.

La flota nacional ha sufrido un acelerado proceso de desabanderamiento.

Es decir, en más de 70,600 palabras que forman este Plan Nacional de Desarrollo, solamente se menciona la palabra “marítimo” tres veces.

Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 (PEF, 2001)

Objetivo rector I: conducir responsablemente la marcha económica del país.

...6.3.2 Competitividad.

Diagnóstico

...En particular, resaltan problemas de conexión entre las principales ciudades y los puertos marítimos y fronterizos, que reducen la eficiencia

del transporte, aumentan los costos y penalizan la competitividad de la economía en su conjunto.

Objetivo rector 2: elevar y extender la competitividad del país.

...Estrategias:

...b] Crear infraestructura y servicios públicos de calidad.

...Para mejorar la infraestructura de transporte (carretero, ferroviario, marítimo y aéreo) se pretende integrar un sistema intermodal que facilite su interconexión, para que la decisión de su uso dependa del costo relativo del servicio y no de las dificultades de interconexión de la infraestructura.

Objetivo rector 1: defender la independencia, soberanía e integridad territorial nacionales.

Estrategias:

...e] Impulsar el desarrollo marítimo nacional.

Vincular a la Secretaría de Marina con otras entidades públicas y privadas involucradas en el impulso, fortalecimiento y desarrollo de la investigación científica y tecnológica para explotar eficaz y racionalmente los recursos de las zonas marinas mexicanas. Repercutir positivamente en el desarrollo económico del país protegiendo el patrimonio marítimo para que los mexicanos lo aprovechen en su beneficio.

Aunado a lo anterior, la Armada desarrolla operaciones de apoyo para proteger la vida humana en el mar y garantizar el cumplimiento de la normatividad en materia de protección del medio ambiente y explotación de recursos. Esto influye directamente en el desarrollo de las actividades pesqueras, turísticas, de transporte e investigación en el medio marítimo.

Es decir, en más de 88,300 palabras que forman este Plan Nacional de Desarrollo solamente se menciona la palabra marítimo cuatro veces.

Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 (PEF, 2007)

2.10 Telecomunicaciones y Transportes

Objetivo 14

Estrategia 14.10

...En materia portuaria, los retos principales son la construcción de nuevos puertos y la modernización de los existentes, además de llevar a cabo el reordenamiento costero y la regulación de las actividades económicas que se realizan en los litorales nacionales, aprovechando mejor las ventajas comparativas del transporte marítimo.

3.1 Superación de la pobreza

Objetivo 3

Estrategia 3.2

...Se orienta, además, a consolidar una red primaria nacional de enlaces carreteros y de ferrocarriles que articule los corredores más favorables, interconecte los complejos productivos, y garantice la conexión del sistema con los principales puertos marítimos y aéreos del país. Asimismo, se orienta a ampliar y mejorar la capacidad y distribución de los sistemas de energía, información y telecomunicaciones, crecientemente importantes. Es decir, en más de 105,200 palabras que forman este Plan Nacional de Desarrollo solamente se menciona la palabra marítimo 2 veces.

Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PEF, 2013)

Estrategia 1.2.2. Preservar la paz, la independencia y soberanía de la nación.

Líneas de acción.

- Fortalecer las actividades militares en los ámbitos terrestre, aéreo y marítimo en el territorio y Zonas Marinas Mexicanas, para garantizar la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano.

Estrategia 1.2.4. Fortalecer las capacidades de respuesta operativa de las Fuerzas Armadas.

Líneas de acción.

- Fortalecer el Sistema de Búsqueda y Rescate Marítimo.

Estrategia 4.5.1. Impulsar el desarrollo e innovación tecnológica de las telecomunicaciones que amplíe la cobertura y accesibilidad para impulsar mejores servicios y promover la competencia, buscando la reducción de costos y la eficiencia de las comunicaciones.

Líneas de acción.

- Contribuir a la modernización del transporte terrestre, aéreo y marítimo, a través de la implementación de un sistema espacial basado en tecnología satelital de navegación global.

Estrategia 4.9.I. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Líneas de acción.

Sector marítimo-portuario.

- Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.
- Mejorar la conectividad ferroviaria y carretera del sistema portuario.
- Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.
- Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.
- Reducir los tiempos para el tránsito de carga en las terminales especializadas.
- Agilizar la tramitología aduanal y fiscal en los puertos del país, incorporando para ello la tecnología de punta.
- Incentivar el re lanzamiento de la Marina Mercante mexicana.
- Fomentar el desarrollo del cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsar como vía alterna a la terrestre el tránsito de mercancías.

Es decir, en más de 67,127 palabras que forman este Plan Nacional de Desarrollo solamente se menciona la palabra marítimo 6 veces.

Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PEF, 2019)

En este Plan Nacional de Desarrollo no se menciona la palabra marítimo en ninguna ocasión.

En otras palabras, el Poder Ejecutivo Federal, que es el encargado de establecer los programas prioritarios en cada administración sexenal, en los últimos 29 años ha mencionado de manera muy general las necesidades y oportunidades del sector marítimo nacional, principalmente en lo que respecta al desarrollo portuario exclusivamente, generando en el mejor de los casos un desarrollo asimétrico entre los diferentes componentes de un desarrollo armónico, ya que no solamente en el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 y 2013-2018 se expresa la preocupación por el acelerado desabanderamiento de la flota marítima nacional, la cual en el 2011 prácticamente es inexistente.

Por otra parte, dada la muy particular forma de gobierno de nuestro país, el Poder Ejecutivo marca la pauta de la legislación que requiere el país durante su administración, por lo que la falta de interés en los temas marítimos se refleja en el resto del gobierno federal, generando en efecto en cascada que resulta sumamente difícil remontar.

Poder Legislativo Federal

En el caso del Poder Legislativo Federal, la apatía e ignorancia de los grupos parlamentarios de todos los partidos, así como diversos grupos de interés a través de cabilderos han impedido o en el mejor de los casos retrasado la promulgación y/o modificación de diversas leyes que facilitarían el desarrollo marítimo nacional. A continuación, se enunciarán de manera descriptiva más no limitativa algunas iniciativas y leyes que en la actualidad se encuentran detenidas tanto en la cámara de diputados como en la cámara de senadores:

«*Ley para el fomento y desarrollo de la Marina Mercante Mexicana*». Esta ley fue aprobada en la cámara de diputados el 26 de abril del 2006 y hasta la fecha se encuentra en la cámara de senadores en espera de que sea aprobado su dictamen por la Comisión de Marina. Esta ley basa el fomento en la creación de un Registro Especial Marítimo Mexicano (REMM), el cual se diferenciaría del Registro Público Marítimo Nacional (RPMN) en que deben tener menos de 10 años de edad de construcción, tener bandera mexicana y ser operada y explotada por una empresa naviera 100% mexicana. Lo anterior le permitirá acreditar el 35% del valor del combustible que usan estas embarcaciones contra el impuesto sobre la renta y una reducción del 75% en las tarifas de los derechos portuarios; siempre y cuando reinviertan el 100% de estos beneficios en actividades que fomenten el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (Poder Legislativo Federal, 2006).

«*Ley para el fomento y desarrollo de la industria naval*». Esta es una propuesta realizada por diferentes actores del sector marítimo nacional con el fin de que se elabore una ley semejante a la anterior con el fin de impulsar y desarrollar la industria naval en México. En esta ley se establecería una reserva del tráfico de cabotaje para buques abanderados en el país, así como un sistema de preferencias de flete para los navieros mexicanos en el transporte para las empresas estatales y paraestatales y la elaboración de programas a corto y mediano plazo para que éstas establezcan contratos de fletamento a largo plazo para buques construidos en el país. Además de lo anterior, se requiere establecer la depreciación acelerada de buques construidos en el país a un plazo de 10.5 años, desgravación fiscal de la inversión en buques en un 15% de la inversión real, entre otras cosas. Sin embargo, hasta la fecha no se ha concretado ningún proyecto ni en la Cámara de Diputados como en la de Senadores.

«*Iniciativa que reforma los artículos 27, 42 y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Poder Legislativo Federal, 2008)*». Esto con objeto de darle el tratamiento de bahía histórica al golfo de California e incluirlo como parte del territorio nacional, al ser consideradas aguas interiores del Estado ribereño. Dichas reformas serían:

Artículo 27:

...Corresponde a la nación el dominio directo de todos los recursos naturales del golfo de California, de la Plataforma continental, y de los zócalos submarinos de las islas; ...

Son propiedad de la nación el golfo de California, las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional;

Artículo 42:

...V. El golfo de California, las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional y las marítimas interiores;

Artículo 48:

Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la Plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, el golfo de California, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional dependerán directamente del gobierno de la

federación, con excepción de las islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.

«*Ratificación de convenios laborales y marítimos*». Entre los más importantes se encuentra el Convenio de Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), adoptado en su 94ª reunión celebrada del 7 al 23 de febrero del 2006.

«*Ley de Puertos*». Cuenta con 68 artículos y fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993. A la fecha han existido diversos intentos por modificarla de manera sustancial pero siempre bajo el amparo de grupos de poder y no en beneficio del Estado Mexicano para impulsar su desarrollo marítimo. Su última modificación es del 19 de diciembre del 2016.

«*Ley Federal del Mar*». Es necesario actualizarla a la nueva realidad tanto nacional como internacional, ya que ésta no ha sufrido cambio alguno desde su promulgación el 9 de enero de 1986.

Poder Judicial Federal

Respecto al Poder Judicial Federal, al igual que los otros poderes, se encuentra totalmente insensible a la necesidad de fortalecer el desarrollo marítimo nacional. En este aspecto, sobresale la falta de cuadros especialistas en derecho internacional marítimo en las diferentes áreas del gobierno federal en donde se requieren de sus servicios, tales como Pemex, Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Marina, Secretaría de Energía, etcétera. Además, se carece de un tribunal marítimo que atienda los asuntos del ramo para evitar que éstos se tengan que ventilar en tribunales del fuero común, los cuales desconocen la legislación específica del ramo. Además, estos tribunales permitirían que ya no se tenga que recurrir, como hasta la fecha, a tribunales extranjeros para resolver litigios provenientes de accidentes o incumplimientos marítimos.

Por lo anteriormente expuesto, al término del análisis del sexto y último factor «Clase de gobierno» se concluye que éste es un factor en el que nuestro país presenta nuevamente desventajas, ya que la influencia que ejerce el Estado para su desarrollo marítimo es mínima en general en los tres poderes de la Unión. El poder legislativo federal, por su parte, requiere de legisladores con amplios conocimientos sobre el tema y

que se encuentren sumamente comprometidos con el sector marítimo nacional para que impulsen y reformen las leyes que en la materia son indispensables para que nuestro país sea competitivo internacionalmente tanto en la construcción naval como en el tráfico, manejo y estiba de carga en los puertos.

Con respecto a los intereses marítimos como son puertos, instalaciones y terminales marítimas; Marina Mercante nacional y transporte marítimo; pesca e instalaciones de apoyo; educación e investigación oceanográfica y científica; turismo y deportes náuticos; e industria naval, se puede establecer lo siguiente:

«*Puertos, instalaciones y terminales marítimas*». Actualmente cuentan con una infraestructura limitada, ya que no se encuentra coordinado el transporte marítimo con el ferrocarril. Los puertos mexicanos presentan en promedio unos precios 30% por arriba de otros de la región, ya que nuestro país ocupa el lugar 65 en infraestructura portuaria, mientras que los Estados Unidos de América ocupan el noveno lugar (FUMMAC, 2011) (SE, 2007). Este interés ha sido afectado principalmente por dos factores: la naturaleza y configuración de sus costas y la clase de gobierno, ya que, por una parte, la mayoría de los puertos son pequeños y de poco calado y por la otra el país ha sacrificado muchos recursos al establecer una política errática en el desarrollo portuario al no contar con puertos concentradores para reducir costos. Las altas tarifas del flete y un bajo nivel en el uso del ferrocarril impactan en el gasto total en transporte. El costo logístico como porcentaje del Producto Interno Bruto (PIB) en el 2006 fue de 13.5% (SE, 2007).

«*Marina Mercante Nacional y transporte marítimo*». Prácticamente no existe tráfico de altura con buques de bandera mexicana y el tráfico de cabotaje, aunque por ley está destinado a buques con bandera mexicana, en la práctica se encuentra cubierto por buques con bandera extranjera, ya que al 2010 solamente se tienen abanderados 60 buques arriba de 500 toneladas de registro bruto. El movimiento de carga por vía marítima representa el 35.30% del total del país (costos logísticos totales: 115 billones de dólares). México, siendo la doceava economía mundial (valor de exportaciones: 303 mil millones, importaciones 306 mil millones)⁵ no se encuentra dentro de los 35 países con el mayor número de buques; además, siendo el 16 de los 25 países con mayor comercio mundial, no comparte

⁵ Estimadas al 2010.

ningún porcentaje de la flota mundial en términos de tonelaje de registro bruto (UNCTAD, 2010). Este interés marítimo es afectado negativamente también por el factor: clase de gobierno, ya que al igual que en la industria naval, las políticas establecidas en los planes de desarrollo han ignorado el establecimiento y/o mantenimiento de incentivos fiscales que permitan la inversión de armadores mexicanos para el abanderamiento de buques tanto para el tráfico de altura como el de cabotaje. Esta falta de visión permite que anualmente salgan del país 12,000 millones de dólares por concepto de fletes marítimos.

«*Pesca e instalaciones de apoyo*». En franco deterioro, la flota camaronera se encuentra en pésimo estado de conservación y no existe ningún programa de sustitución de embarcaciones. La flota pesquera con embarcaciones con cubierta está compuesta por 3,200 embarcaciones, mientras que de las embarcaciones sin cubierta está compuesta por 70,400 embarcaciones (SEMARNAT, 1996). El total de pescadores en México se estima en 280,000 (FUMMAC, 2011). Este interés marítimo se encuentra incentivado por los dos factores siguientes: La naturaleza y configuración de sus costas, su extensión territorial y recursos naturales. Sin embargo, este incentivo es superado ampliamente por la afectación negativa que nuevamente ejerce el factor: clase de gobierno, ya que por una parte este interés se ve influenciado por la falta de incentivos a la industria naval, y por la otra, en lugar de establecer programas de sustitución de embarcaciones se estableció un programa para chatarrar buques camaroneros y sustituirlos por embarcaciones sin cubierta. Lo anterior aunado a un escaso ordenamiento y control de estas embarcaciones a lo largo de toda la costa genera depredación de la biomasa existente en los litorales mexicanos.

«*Educación e investigación oceanográfica y científica*». El país requiere de un fuerte impulso a la educación marítima, así como a investigación científica que contemple desde contaminación marina, alimentos y biología hasta energía y minerales en el subsuelo marino. A la fecha, el país solamente cuenta con 7 buques oceanográficos y de investigación científica pertenecientes a la Secretaría de Marina-Armada de México: Antares, Altair, Onjuku, Humboldt, Tuxpan, Tecolutla y Hondo, así como 2 buques oceanográficos pertenecientes a la Universidad Nacional Autónoma de México: El Puma y el Justo Sierra. Este interés marítimo se encuentra relativamente protegido del factor clase de gobierno en virtud de que no se encuentran sujetos a los vaivenes de la clase política del país

al encontrarse bajo la administración de dos entidades que mantienen cierta continuidad en sus programas de mediano y largo plazo. Sin embargo, los recursos asignados a educación y proyectos de investigación sí resultan afectados por la carencia en el plan nacional de desarrollo de políticas de fomento a la investigación científica en el ámbito marítimo.

«*Turismo y deportes náuticos*». No existe un registro actualizado de la flota turística y de deportes náuticos en México, y con base en la extensión territorial de la costa, el número de marinas instaladas en puntos de pesca deportivo recreativa es bajo. Sobresalen en este rubro los Estados de Baja California Sur, con 63; Baja California y Sinaloa, con 21 e Hidalgo con 12 (SECTUR, 2000). No obstante que nuestro país ocupa el 8 lugar a nivel mundial como destino turístico y que esta actividad es una de las más importantes en lo que respecta a la captación de divisas, los deportes náuticos son afectados principalmente por los siguientes factores: El carácter de sus habitantes y la clase de gobierno, ya que el mexicano, al ser de tipo pasivo, obediente y afiliativo, no gusta de los deportes acuáticos, ya que en general tiende a evitar el peligro. Con respecto a la clase de gobierno, al igual que en los intereses anteriores, la falta de políticas de largo plazo por parte del Poder Ejecutivo Federal inhibe el desarrollo de estas actividades a nivel nacional.

«*Industria naval*». La inactividad de los principales astilleros en el país ha dado lugar a que los pocos buques que existieron en el pasado en la Marina Mercante mexicana fueran adquiridos en el extranjero, de acuerdo con las necesidades de cada momento, y ajustadas a las posibilidades económicas del país y a las condiciones del mercado internacional. No existe censo de infraestructura ni de recursos humanos, sin embargo, se estima que pueden generarse 30,000 empleos directos y 150,000 empleos indirectos (FUMMAC, 2011). Tiene actualmente una actividad prácticamente nula, ya que solamente se construían aproximadamente dos buques de vigilancia oceánica para la Secretaría de Marina-Armada de México cada dos años en el mejor de los casos. La construcción de buques de pesca y auxiliares dejó de realizarse a partir de 1988, no obstante haberse construido en 1978 más de 400 buques.

Finalmente, en lugar de construir las plataformas que utiliza PEMEX en la sonda de Campeche éstas son arrendadas con un costo de 6,500 millones de dólares anuales por 32 plataformas⁶. Actualmente, la Secretaría de

6 Estimación del 2009.

Marina tiene cinco astilleros, cuatro centros de reparaciones navales y un Arsenal Nacional (CESNAV, 2003):

Astillero de Marina No. 1: Se localiza en el puerto de Tampico, Tamaulipas. El astillero tiene una superficie de 43,308 m² de los cuales 19,618 m² son áreas cubiertas. Este establecimiento cuenta con todas las instalaciones necesarias para la reparación de buques con un desplazamiento máximo de 3,500 toneladas de registro bruto. Respecto a la construcción, este astillero puede construir buques de hasta 1,200 toneladas de registro bruto.

Astillero de Marina No. 3: Se localiza en el puerto de Coatzacoalcos, Veracruz. Este astillero cuenta con una superficie de 398,308 m², de los cuales 20,859 m² se encuentran cubiertos. La capacidad de construcción y reparación es de buques con un desplazamiento máximo de 750 toneladas de registro bruto.

Astillero de Marina No. 18: Se localiza en el puerto de Acapulco, Guerrero. Este astillero cuenta con una superficie de 24,478 m², de los cuales 10,402 m² se encuentran cubiertos. Los medios de varada con los que cuenta son 3 varaderos longitudinales, dos con una capacidad máxima de 200 toneladas de registro bruto y uno con una capacidad máxima de 40 toneladas de registro bruto. La capacidad de reparación de este astillero es de buques con un desplazamiento máximo de 200 toneladas de registro bruto.

Astillero de Marina No. 20: Se localiza en el puerto de Salina Cruz, Oaxaca. Este astillero cuenta con una superficie de 203,091 m², de los cuales 35,422 m² se encuentran cubiertos. Los medios de varada con los que cuenta son: una fosa de dique seco con una eslora útil de 200 m, manga útil de 22,6 m y un puntal de 8 m; un sincro elevador para buques con una eslora máxima de 101 m y una manga de 22 m; su capacidad de levante es de 2500 toneladas de registro bruto. La capacidad de construcción y reparación de este astillero es de buques con un desplazamiento máximo de 25,000 toneladas de registro bruto.

Astillero de Marina No. 6: Se localiza en el puerto de Guaymas, Sonora. Este astillero tiene una superficie de 30,116 m² de los cuales 9,582 m² se encuentran cubiertos. El medio de varada es un dique flotante de 1,000 toneladas de levante con una eslora de 60.9 m y una manga de 15.2 m; además cuenta con un varadero para buques con un desplazamiento máximo de 250 toneladas de registro bruto.

Arsenal Nacional No. 3: Se localiza en el puerto de Veracruz, Veracruz. Este arsenal nacional tiene una superficie de 23,544 m² de los cuales 14,726 m² se encuentran cubiertos. El medio de varada con que cuenta es una fosa de dique seco de 50 m de eslora, 9 m de manga y 2.7 m de puntal, lo cual permite que la capacidad de reparación de este astillero sea para buques con un desplazamiento máximo de 350 toneladas.

Centro de Reparaciones Navales No. 14: Se localiza en el puerto de Manzanillo, Colima. Este centro de reparaciones cuenta dentro de sus medios de varada con un dique flotante con una eslora útil de 126.30 m, manga útil de 14.93 m, calado máximo de operación de 10.05 m y una capacidad de levante de 3,500 toneladas.

Centro de Reparaciones Navales No. 7: Se localiza en el puerto de Ciudad del Carmen, Campeche. Este centro de reparaciones cuenta con una superficie de 6,590 m² de los cuales 1,800 m² se encuentran cubiertos. El medio de varada con que cuenta es un varadero para reparación de buques con un desplazamiento máximo de 250 toneladas de registro bruto.

Centro de Reparaciones Navales No. 5: Se localiza en el puerto de Frontera, Tabasco. Este centro de reparaciones tiene una superficie de 11,457 m² de los cuales 1,474 m² se encuentran cubiertos. Los medios de varada con que cuenta son tres varaderos longitudinales para reparación de buques con un desplazamiento máximo de 500 toneladas de registro bruto.

Centro de Reparaciones Navales No. 11: Se localiza en el puerto de Chetumal, Quintana Roo. Este centro de reparaciones cuenta con dos varaderos, el primero para atender reparaciones a embarcaciones de hasta 35 toneladas de registro bruto, con una longitud de cama de varada de 18.5 m y el segundo para atender a embarcaciones de hasta 30 toneladas de registro bruto, con una longitud de cama de varada de 17 m.

Existe además un solo astillero en el sector paraestatal, el cual pertenece a Petróleos Mexicanos y se localiza en Ciudad Madero, Tamaulipas. Este Astillero tiene una superficie de 14,900 m² y puede reparar buques con una eslora máxima de 240 m, 30 m de manga y desplazamiento máximo de 50,000 toneladas de registro bruto.

Respecto a los principales astilleros de la iniciativa privada con que actualmente cuenta el país se pueden mencionar los siguientes:

- Astillero Amaya Curiel en Ensenada, Baja California. Tiene un dique seco para buques de 16,000 toneladas de registro bruto, con una eslora máxima de 198 m, manga de 38 m y puntal de 8 m.
- Astilleros Bender S. de R.L. de C.V. en Tampico, Tamaulipas. Tiene un dique seco para buques de 3,000 toneladas de registro bruto, con una eslora máxima de 142 m y manga de 15 m.
- Industria naval de California en Ensenada, Baja California. Tiene un varadero para buques de hasta 2,500 toneladas de registro bruto, con una eslora máxima de 70 m, manga de 16 m y puntal de 6 m.
- Industria naval del Pacífico, en Guaymas, Sonora. Tiene un varadero para buques de hasta 30,000 toneladas de registro bruto, con una eslora máxima de 161 m y una manga de 26.68 m.
- Talleres Navales del Golfo, S.A. de C.V., en Veracruz. Tiene dos diques secos, el primero para buques de 80,000 toneladas de registro bruto, con una eslora máxima de 271 m, manga de 36 m y puntal de 6.5 m; el segundo para buques de hasta 12,000 toneladas de registro bruto, con una eslora máxima de 157 m, manga de 19.5 m y puntal de 5.23 m.

Finalmente, debido a que se carece de información actualizada, se puede mencionar que existían hasta hace 11 años otros astilleros menores tanto en el golfo de México como en el océano Pacífico. Los Astilleros que existen o existían en el golfo de México son 36, siendo estos los siguientes (CESNAV, 2003):

- Estado de Tamaulipas: Astilleros Sámano, S.A.; Astilleros Navales de Tampico S.A.; Plataformas mexicanas S.A., Astilleros del Golfo S.A. de C.V.; Constructora Aguilar Silva S.A.
- Estado de Veracruz: Astillero Calvada; Astillero Francisco Carmona; Astillero de Alvarado.
- Estado de Tabasco: Astilleros de Tabasco, S.A.
- Estado de Campeche: Astillero Jesús Angulo; Reparación de Maquinaria Naval; Astillero Francisco Cárdenas; Astillero Alfonso Calderón; Talleres Manzano; Artillería de Sotavento; Astillero Enrique Reyes; Astillero Francisco Manzano; Varadero Díaz Sierra; Varadero Alfonso; Varadero XXX; Varadero Julián; Varadero Miguel Cruz; Astillero Zavala; Astillero Ojeada; Astillero Medina; Astillero Gómez Sánchez; Astillero Márques; Astillero Servicios de Campeche; Cooperativa Méndez; Varadero Cevallos; Varadero Cabrera; Astillero 202 y Astillero Compasar.
- Estado de Yucatán: Máquinas industriales y marinas S.A. de C.V.; Vitro refuerzos del Golfo; Astillero Bonanza.

Con respecto al océano Pacífico, existen o existían 21 astilleros menores los cuales son los siguientes:

- Estado de Baja California: Construcciones navales de Ensenada; Industria Pereira.
- Estado de sonora: Astilleros Bellot; Construcciones marinas de puerto Peñasco; Astillero Voloa; Astillero Cabrales; Talleres Navales Torres; Construcciones Navales de Peñasco; Astillero Orozco; Astillero Zurime; Astillero Monarca; Astillero Las Playitas; Astillero Navarro; Astillero Ede; Astillero Bellot de Guaymas.
- Estado de Sinaloa: Astillero La Arena; Construcciones Navales Industriales; Astilleros Mazatlán; Constructora de Buques; Astilleros Unidos de Mazatlán.
- Estado de Oaxaca: Astilleros IMESA; Astillero y varadero Manzano.

Finalmente, se puede concluir que este interés marítimo ha sido afectado principalmente por el factor: clase de gobierno, ya que las políticas e incentivos fiscales han sido erráticas tendientes a eliminar toda clase de apoyos, oponiéndose a la tendencia de la mayoría de los países con un desarrollo marítimo importante.

Por lo anterior, se puede decir que los intereses marítimos en México como es de esperarse se encuentran afectados de manera negativa por aquellos factores que aplicados de manera positiva incentivarían el desarrollo marítimo de una nación. Se puede constatar que uno de los factores que más ha influido de manera negativa es la clase de gobierno, al no darle la importancia debida al sector marítimo; se pierden 12,000 millones de dólares con concepto de fletes marítimos, 6,500 millones de dólares por arrendamiento de plataformas marinas para PEMEX y siendo la 12ava. economía mundial no aparecemos dentro de los 35 países con mayor Marina Mercante. Por lo tanto, al no incluir objetivos que impulsen al sector marítimo nacional de manera contundente dentro del Plan Nacional de Desarrollo, éste da bandazos de manera sexenal sin que el país se beneficie de la posición geográfica que ocupa en el mundo.

Conclusiones

La aplicación de las principales teorías geopolíticas en México nos llevó a la conclusión de que nuestro país requiere de manera fundamental y forzosa del desarrollo de su poderío marítimo, ya que su área de influencia se localiza en el mar Caribe y no sobre ninguna tierra continental. Por lo anterior, este trabajo tiene como principal objeto efectuar un análisis

crítico desde el punto de vista geopolítico del porqué no hemos logrado consolidar nuestro desarrollo marítimo pese a contar con los factores físicos adecuados que según Alfred Mahan son los indispensables para incentivar el desarrollo marítimo de cualquier nación. Se espera que el mismo sirva de base para que otros autores expongan de una manera más profunda los cambios que requieren establecerse principalmente en la población y en nuestra clase política para hacer realidad las aspiraciones legítimas del sector marítimo.

Al término de las conclusiones obtenidas del análisis de cómo estos seis factores afectan el desarrollo marítimo de la nación se propondrán algunas líneas de acción generales que permitirían promover el desarrollo del sector marítimo nacional.

El primer factor, situación geográfica debería incentivar el desarrollo marítimo de México ya que el país es bioceánico con acceso a las principales rutas marítimas tanto entre América y Europa como entre América y Asia. El potencial adversario de nuestro país son los Estados Unidos de América, los cuales después de habernos despojado de la mitad de nuestro territorio no muestran interés por escalar ningún conflicto para nuevamente buscar la expansión de su territorio. Finalmente, es preciso reconocer que todas las invasiones que ha sufrido nuestro país se han realizado por mar, por lo que nuestra historia y situación geográfica deberían ser motores de un desarrollo marítimo que permitiera la defensa del país en caso de que hubiera un conflicto armado.

El segundo factor, naturaleza y configuración de la costa presenta una situación ambigua, ya que por un lado los puertos tanto del océano Pacífico como del golfo de México y mar Caribe son en términos generales geológicamente jóvenes, poco profundos, con una costa acumulativa y con una dinámica costera de avance de la línea de costa hacia el mar por sedimentación deltaica. Sin embargo, es posible concentrar el esfuerzo nacional en solamente los cuatro puertos con mayor potencial de crecimiento para que éstos se conviertan en concentradores y se pueda reducir el costo que actualmente es 30% mayor con respecto a otros puertos de la región. El resto de los puertos se convertirían en puertos secundarios que se emplearían para impulsar el servicio de cabotaje con el fin de reducir costos en la distribución de los productos dentro del país.

El tercer factor, extensión territorial y recursos naturales es el que presenta las mejores características para incentivar de manera importante el desarrollo marítimo del país una vez que los factores que afectan negativamente al sector marítimo sean revertidos. México ocupa un lugar preponderante entre los principales países exportadores del mundo y es una de las pocas políticas que ha tenido continuidad dentro del Poder Ejecutivo Federal. El país tiene una diversidad de recursos naturales tanto de renovables como no renovables que se exportan de manera importante y que podrían ser el motor para el desarrollo de la Marina Mercante.

El cuarto factor, número de habitantes es otro de los factores que bien dirigidos incentivarían el desarrollo marítimo del país. México ocupa el 11avo. lugar a nivel mundial por su número de habitantes con un poco más de 112 millones, de los cuales solamente el 15.9% habita en los 161 municipios costeros. El uso adecuado de esta fuerza laboral permitiría el desarrollo económico del sector al impulsar intereses marítimos tales como la industria naval, flota pesquera e instalaciones de apoyo. La falta de políticas e incentivos gubernamentales de largo plazo inhiben la migración de la población concentrada en el centro del país hacia las costas por falta de oportunidades de empleo.

El quinto factor, carácter de sus habitantes es el factor que más afecta negativamente el desarrollo marítimo nacional. El carácter de la población mexicana ha sido minado por una cultura que promueve un tipo de persona pasiva, obediente y afiliativa, que junto con las diversas circunstancias históricas genera un deseo inconsciente de estar protegido dentro de su núcleo familiar y evitar sufrir. Lo anterior es una de las principales causas por las cuales el mexicano añora su familia y es reacio a desplazarse fuera de su entorno y/o buscar trabajos en los que se aleje mucho tiempo de su familia como es el caso de la Marina Mercante. Este carácter es por tanto opuesto al de los habitantes oriundos de países con un alto desarrollo marítimo, en donde su población muestra una fuerte tendencia comercial con un carácter independiente del medio que lo rodea. Este es el factor crítico que debe modificarse para que el país desarrolle su potencial marítimo.

El sexto y último factor, clase de gobierno, es junto con el carácter de sus habitantes los factores que más han afectado el desarrollo marítimo de México. Los tres poderes de la unión han minimizado al sector marítimo nacional en las últimas décadas; siendo el Poder Ejecutivo

Federal debido a nuestro sistema presidencialista el que a través de una carencia de programas en el Plan Nacional de Desarrollo ha reducido la inversión en el sector. Por su parte, el Poder Legislativo Federal también ha contribuido a la falta de oportunidades por no contar con legisladores que cuenten con amplios conocimientos y estén comprometidos con el sector marítimo nacional para impulsar y reformar leyes indispensables para una mayor competitividad. Finalmente, el Poder Judicial Federal no cuenta con personal capacitado en el ámbito marítimo, lo cual lo ha hecho insensible a la necesidad de contar con tribunales marítimos para que las controversias del sector puedan resolverse conforme a derecho dentro del territorio nacional.

Líneas de acción propuestas

Que la autoridad marítima nacional establezca formalmente una política marítima y que, además, convoque a universidades y centros de investigación para continuar con un análisis que profundice sobre los diferentes intereses marítimos de México y de cómo serían potenciados al apegarse a dicha política a largo plazo. Lo anterior con el fin de impulsar un debate nacional sobre la necesidad de concentrar parte del esfuerzo nacional para el desarrollo del sector marítimo.

El político piensa en la próxima elección; el estadista en la próxima generación. *Otto Von Bismarck*¹.

BELICE, UN ENCLAVE PARA LA PROYECCIÓN DE MÉXICO EN EL CARIBE

CAPITÁN DE CORBETA
JOSÉ SALDÚA LÓPEZ

Introducción

El Estado mexicano ha mantenido relegado parsimoniosamente al Caribe insular, región que, dada las condiciones geográficas relativas a su cercanía con el macizo continental, tendría que ejercer naturalmente una influencia sobre esta región, de la cual, tanto en el pasado como en el presente ha permanecido como una frontera imperial desde la cual han gestionado sus intereses políticos, económicos y militares los antiguos imperios, hoy denominados potencias. Actualmente, la región del Caribe insular es parte de la proyección geopolítica del Mediterráneo americano, representación concebida y conjugada por el Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914) y el profesor de relaciones internacionales Nicholas Spykman (1893-1943), quienes insertaron a México y a la región del Caribe en su Mediterráneo, en emulación del Mediterráneo original. La persistencia de esta proyección geopolítica, es parte de la política exterior de Estados Unidos de América (EE.UU.), la cual es ejecutada por los mecanismos políticos, económicos y militares que surgen en esta región.

Ante el panorama anterior, México tendría que emplear el poder blando como un instrumento disuasorio de la proyección geopolítica del Mediterráneo americano, siendo la diplomacia el instrumento conductor de la política exterior de México, para proyectar sus intereses allende sus fronteras, para influir en el Caribe y retomar el interés geopolítico y geoeconómico con el manejo del poder blando que descansa sobre las cooperaciones (académicas, científicas, tecnológicas, económicas, ayuda humanitaria y contribuciones a organismos internacionales) que realiza México, siendo su gestor la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID). Este poder blando, -parte del poder nacional de México-, conjugado con la población maya de Belice y México, tienen un arraigo geopolítico que data desde la civilización Maya, son la amalgama perfecta para construir un enclave cultural

¹ Político prusiano, artífice de la unidad alemana (Schoenhausen, Magdeburgo, 1815 - Friedrichsruh, 1898). Tomado de: www.biografiasyvidas.com

y con ello, acrecentar las fronteras en términos culturales, políticos y económicos, para dar origen a la formación de alianzas.

La particularidad de Belice, en su dualidad de ser un país centroamericano con identidad caribeña, como resultado de su pertenencia a la Commonwealth y miembro de la Comunidad del Caribe (CARICOM) que en el pasado fue conocido como Honduras Británica; con éste, se acordaron los Tratados de Límites en 1897 con la Corona británica, para mitigar la guerra de castas, y años después, con el acceso a su independencia en 1981, México extendería su apoyo para su emancipación y autodeterminación, siendo el primer país en Latinoamérica en establecer una representación diplomática en su territorio.

Discusión

La configuración de las relaciones políticas, económicas, militares, sociales, culturales y tecnológicas que moldean al orbe, tienen lugar en un espacio, en un tiempo determinado y en una relación de poder, todo Estado-Nación requiere de establecer un enfoque crítico, permanente y holístico, que sirva de soporte al Estado, para direccionar sus intereses convenientemente, hacia el interior y al exterior del mismo en su interacción con el sistema internacional; de lo contrario su indiferencia tendría un costo elevado por falta de este enfoque que se acrecentaría más, si se ignora el espacio geográfico que ocupa, y su dinámica en el pasado y presente. De lo anterior, se destaca el interés en un significado pragmático como un “objeto al que un actor le atribuye valor y fuerza” (Frischknech, 1995, p. 60) esgrimiéndose este interés en término políticos, económicos y militares, que abrazados por el Estado, se constituirán como el interés nacional.

La geopolítica, como vía para el entendimiento del sistema internacional y como una disciplina de valor geoestratégico, ha estado presente en pensamiento y de facto, desde los antecesores de la civilización griega y ha permanecido durante el transcurso de la historia de la humanidad, emergiendo con mayor fuerza hasta 1970, después de haber quedado proscrita en la conclusión de la Segunda Guerra Mundial; no es, sino hasta nuestros días, que ha tenido un mayor impulso en un esfuerzo por contribuir al entendimiento de los conflictos de carácter político, económicos, militares, sociales, culturales y geográficos del mundo y de nuestro territorio.

Para el año 1916, el vocablo de origen alemán *geopolitik* (geopolítica) quedaría acuñada por el geógrafo y profesor de historia y ciencias políticas de nacionalidad sueca, Rudolf Kjellén, durante su obra «El Estado como manifestación de la vida», en donde utiliza y define a la geopolítica “como la ciencia que concibe el Estado como un organismo geográfico o como un fenómeno en el espacio” para apuntalar la “influencia de los factores geográficos sobre las relaciones de poder en la política internacional” (Arciga, 2018, p. 8), estas ideas responden a la idea fundamental del Estado como un organismo vivo, mismo que se expresa por medio de la *geopolitik*, que se ocupa del estudio de la organización política del territorio del Estado, *demopolitik*, del estudio de la población del Estado, *oekopolitik*, la examinación de los recursos económicos del Estado, *sociopolitik*, la investigación de la estructura social del Estado y por último, la *kratopolitik*, la constitución y la organización gubernamental.

Tratado prestamente el origen de la geopolítica, se propone una definición, tomando en cuenta sus tres componentes fundamentales: geografía, historia y política, desde la visión de las relaciones de poder, agregando un factor más, la psique del(los) actor(es); por lo tanto, se concreta que la geopolítica es: «la ciencia que estudia a partir de observaciones, la influencia de los factores geográficos en la vida y evolución de un Estado, en múltiples escalas, con la finalidad de proporcionar un análisis que exponga las amenazas, riesgos y oportunidades que tiene el Estado en el ámbito mundial»; la finalidad de este análisis, es proveer de información útil que retroalimente a la política exterior, con el propósito de tomar la iniciativa y establecer estrategias que guíen la geoestrategia del Estado, para alcanzar su objetivo.

Aunque en el Siglo XV, aún no se forjaba el concepto de geopolítica, este conocimiento existía de facto, tal conocimiento estaba esgrimido en el crecimiento de las fronteras de los imperios, en busca de espacios geográficos que pudieran satisfacer sus necesidades vitales, como la producción y la reproducción de las sociedades, a partir de la obtención de recursos físicos que sirvieran de soporte y medio de su vida. Tal es el caso de John Cabot, con la idea de navegar hacia el oeste, para llegar a las riquezas de Asia, convenciendo este navegante a la Corona Británica de realizar expediciones en el nuevo mundo, ya que España se encontraba reclamando territorios en América; referida proposición al rey Enrique VII, dio origen a expediciones, llevándolo el 24 de junio de 1497 por el Atlántico Norte a hacer contacto con la isla de Terranova o isla de Cabo

Bretón, de la cual tomaría posesión para el Rey Enrique; Cabot al igual que Colón creería que habría llegado al noreste de Asia. (History.com, 2009).

Fue hasta el año de 1607, cuando John Smith desembarcó en Virginia, donde fundó Jamestown, el primer poblado Británico en el Nuevo Mundo, al cual migraron los nómadas anglosajones separatistas de la iglesia anglicana, quienes se autodenominaron “Puritanos”, hacia el norte del continente americano, en busca de tranquilidad y bienestar que en Europa no se les permitía, debido a sus creencias religiosas (Claudio, 2014); con ello también viajaría el pensamiento, de “El pueblo ungido por Dios”, el cual estaría predestinado para ocupar y explotar las tierras de ese nuevo mundo, referido pensamiento se materializó con el dominio del espacio geográfico en el que se asentaron (13 colonias británicas) y el cual acrecentaron posteriormente con la expansión de sus fronteras hacia el oeste, en busca de una salida al Pacífico; por medio de compras, apropiación, guerra y conquistas, citado pensamiento quedaría impreso en 1845 en el “Destino Manifiesto” de John Louis O’Sullivan, reafirmando de esta manera la creencia de una nación ungida y con el derecho adjudicado por la providencia.

La circunscripción de México y el Caribe dentro de los elementos teóricos geopolíticos de Mahan y Spykman: un análisis sobre la vigencia de los postulados

De manera significativa e influyente, la visión del Poder marítimo de Mahan, quedaría adherida, a la política exterior de Estados Unidos de América, referida visión es una continuación del expansionismo anglosajón, que para la tercera década del Siglo XIX, estaría estimulada por la Doctrina Monroe, misma que permanece en la actualidad y la cual citó recientemente el asesor de seguridad nacional de la Casa Blanca, John Bolton, durante una entrevista en el noticiero CNN para referirse a la creación de una coalición para reemplazar al gobierno de Venezuela: “En esta administración nosotros no tenemos miedo a usar el término doctrina Monroe [...] país que está dentro de nuestra atmósfera de influencia [...] objetivo presidencial desde Reagan crear una esfera democrática dentro de nuestro entorno” (CNN, 2019), referida declaración expone los intereses y objetivos estadounidenses, los cuales forman parte de una geoestrategia, en la que cada uno de los mandatarios de citado país darían seguimiento, quedando de manifiesto en sus discursos presidenciales como a continuación se indica:

Todos aquellos que exporten el terrorismo y subversión en el caribe [...] actuaremos con firmeza, nuestra política exterior es una política de fuerza, equidad y balance [...] el asunto más importante de nuestro hemisferio [...] para la protección de nuestros intereses vitales es lograr la democracia [...] y proteger a sus vecinos que ya gozan de regímenes democráticos [...] nuestro compromiso con el hemisferio occidental [...] comenzó con la Doctrina Monroe en 1823 y continuó la política estadounidense [...] Franklin Roosevelt afirmó: estamos determinados a hacer todo lo posible por mantener la paz en este hemisferio [...] el presidente Truman fue más tajante: el comunismo internacional busca aplastar, socavar y destruir la independencia de los americanos, nosotros no podemos permitir que esto ocurra aquí [...] hoy en día los Estados Unidos de América son más fuertes, y la democracia se está expandiendo [...] las ideas de libre mercado, reformas democráticas y de derechos humanos están ganando espacios (Ampudia, 1996, pp. 234-236).

Mahan, en influencia de referente doctrina, construyó su visión del Poder marítimo complementándola con una revisión histórica, donde evaluó el poder terrestre con el Poder marítimo, concluyendo con lo que más adelante se convertiría en una política de Estado, además de imprimir su estudio en sus escritos «El golfo y las aguas interiores» (1883), «Influencia del poder naval en la historia 1660-1783» (1890), «La vida del Almirante Farragut» (1892), «Influencia del poder naval en la revolución francesa 1793-1821» (1893), «La vida de Nelson» y «El interés de América en el Poder marítimo» (1897), «Lecciones de la guerra con España» (1899), «La historia de la guerra con Sudáfrica» y «El problema de Asia» (1900), «El Poder marítimo en sus relaciones con la guerra de 1812» (1905), «Estrategia naval» (1911) y «Las principales operaciones de las armadas en la guerra de independencia americana» (1913); postulando en torno a su obra de 1890 que:

El Poder marítimo está sobre el Poder Terrestre”, poniendo de manifiesto que, “Quien domine los océanos, vencerá siempre [...] la supremacía inglesa [...] se debió al dominio del mar y el desarrollo de su poder naval [...], poderío que conlleva la existencia de una Marina de Guerra, un comercio marítimo sustancial y la posesión de colonias (Lara, 2009, p. 63)

En éste, establece que los factores del poder naval, son una sumatoria de una Marina Mercante, Marina de Guerra y un comercio marítimo, de los que resultará el poderío marítimo y, es precisamente, que con esta visión en 1890, EE.UU, emprendería anexiones, intervenciones y establecería protectorados tanto en el Pacífico, como el Caribe, haciendo de la visión de Mahan, una proyección geopolítica, la cual se entiende como la representación de los intereses y capacidades de un Estado hacia el exterior con periodicidad y (corto y largo plazo) desde y/o hacia un espacio (físico o intangible) utilizando factores políticos, económicos, militares y culturales, con fines de ejercer una influencia.

Mahan, no sólo dio seguimiento al deseo político del entonces secretario de Estado John Quincy Adams, cuando éste propuso al presidente en turno, James Monroe, la anexión de colonias españolas, sino que también interpretó el valor estratégico que representaba para la corona española el conjunto espacial de “Las costas del mar del Norte, seno mexicano, islas de Barlovento y las costas de tierra firme”(Biblioteca Nacional de España, 1535, p. 240), es decir, el gran Caribe.

En 1630, los ataques piratas se intensificaron, pues entre holandeses y franceses, se harían de territorios de la Nueva España, como Curazao en 1634 y en los dos años próximos, de Aruba y Bonaire; mientras que los franceses tomarían Guadalupe y Martinica en 1635, situación que llevó al Rey Felipe IV, a emitir la cédula real del 4 de mayo de 1635, en la cual ordena la creación de la armada de Barlovento, para mitigar los ataques, que representaron pérdidas económicas, de territorio y de la seguridad de sus rutas marítimas.

Lo que para la Nueva España fue «Las costas del mar del norte, seno mexicano, islas de Barlovento y las costas de tierra firme», para Mahan, en su análisis geopolítico, significó el interés de América en el poder marítimo, presente y futuro, concretando que el mar Caribe y golfo de México forman un “mar interior y un archipiélago”(Mahan, 1917, p. 273), en el cual, Mahan proyectaba su exclusividad sobre las masas de agua para su nación; referido conjunto lo define en semejanza con el Mediterráneo, a partir de la idea de que esta configuración geográfica permite la comunicación del este con el oeste y de ser un centro de influencia y desarrollo de pasadas civilizaciones. En sincronía con esta idea, Mahan, proyecta al mar Caribe y golfo de México, como su “*mare nostrum o mar Mediterráneo*” (de Miguel, Raymundo; de Morante, 1867, p. 556), postura

que asumiría en emulación a los imperios romano y británico, dado que sus masas de agua se comunican con las aguas exteriores por medio de sus vías marítimas, destaca la importancia de las implicaciones políticas y militares que acrecientan sus ventajas y limitaciones, las cuales, se condicionan por el poder marítimo, además de mencionar que las vías marítimas formadas a partir de los espacios geográficos, crean un interés comercial, lo que obliga a que la comunicación sea determinante en la estrategia militar.

En complemento de este análisis, Mahan fija a Cuba por su posición, como una fuente de suministros, debido a su autosuficiencia y líneas de transporte internas seguras; simultáneamente, una conexión entre el golfo de México y el océano Atlántico, y este último, con el océano Pacífico, en la que está en conexión con el canal de Panamá, sobre todo, en cuanto a los valores comercial y militar, lo concibe como un centro estratégico, el cual pertenecería a quien controle el mar por su poder naval, (véase figura 1).

Figura 1: Las características estratégicas del golfo de México y el mar Caribe.



Fuente: Elaboración propia a partir del libro “The interest of American in sea power, present and future”, by Captain A.T. Mahan.

El valor estratégico de la posición de un cuerpo de agua o tierra, de los que nos habla Mahan tiene una dependencia con: «su situación» (que permita la comunicación), «su fuerza» (inherente o adquirido) y «sus

recursos» (almacenados o naturales); citado valor estratégico fue motivado a la presencia en influencia extranjera, quienes tenían posesiones en la llamada frontera del Caribe, como Inglaterra, Francia, Holanda y España, no estaban utilizando su posición, llevándolos a establecer como parte de su doctrina y su ascensión a potencia, la necesidad de proteger sus puertos principales, reforzar su fuerza naval y extender una política de la no posesión por ningún país extranjero y la adquisición de una posición dentro de 3,000 millas, sobre todo puertos carboneros (Mahan, 1917).

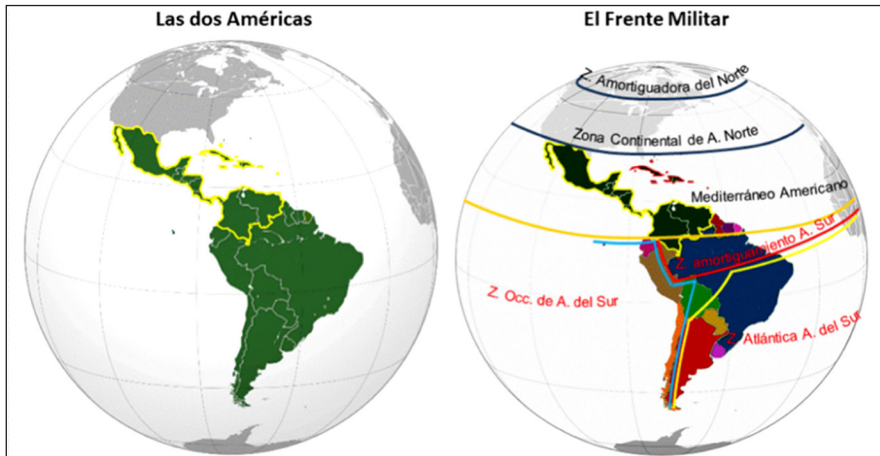
Otro factor que estimuló su ascensión a la potencia, fue ver en Gran Bretaña el desarrollo de sus intereses marítimos desde el océano Pacífico hasta el océano Atlántico en el país canadiense por medio de su ferrocarril, y éste a su vez hasta el canal de la Mancha; el país estadounidense se había inmerso en un pensamiento del aislamiento en el que ellos mismos se introdujeron, y llegado el año 1900, Mahan vislumbra una oportunidad en el sistema mundial para expandir el comercio estadounidense en los sectores del mundo; referida expansión contemplaba un paso por el canal en Centroamérica para llegar a los mercados, además de mantener en la lejanía de sus costas a las naciones extranjeras por medio de operaciones a distancia, fin que lograría con la intervención y anexión de islas.

En suma, Mahan proponía en su obra, una geoestrategia (un plan de acción), que consistía en tres objetivos para su expansión comercial que emprendería a partir de 1895, con la oferta monetaria por las islas de Cuba y Puerto Rico al imperio español, la cual terminaría en una guerra, tomando como pretexto el hundimiento del buque *Maine* frente a La Habana el 15 de febrero; el primer objetivo consistiría en reforzar sus capacidades navales, seguido de la ocupación de islas y puntos estratégicos, y por último, el apoderamiento del istmo (hoy actual Panamá) y construcción del canal (véase figura 1).

El segundo ideólogo influyente de origen holandés, fue el profesor de relaciones internacionales, Nicholas John Spykman, quien en sus escritos de «Estrategia de América en la política mundial» retoma el concepto de «un mar interior y un archipiélago», creado por Mahan para convertirlo en «Mediterráneo americano»; Spykman parte de la idea de la segmentación de América en dos regiones, una América anglosajona y la otra América latina, la primera contempla a las naciones de Canadá y Estados Unidos de América, este último, en términos de poder con mayor peso (Spykman, 1942); mientras que América Latina sería dividida

en otras dos regiones, la primera bajo el concepto del Mediterráneo americano, en el cual inserta a México, América Central, Colombia, Venezuela y las islas del borde oriental del Caribe; el autor enfatiza su importancia a partir de que esta región es productora y exportadora de recursos naturales y minerales, y una zona abastecedora de la materias primas para su industria, lo que lo convierte según el autor, en su patio trasero, remarcando en cuestión de recursos energéticos (petróleo) como una área productora para el mundo, pero la mayor importancia desde el punto estratégico, es la conexión entre los océanos Atlántico y Pacífico, por medio del canal de Panamá, mismo que fue concluido en 1914, del cual se benefició Estados Unidos de América; referido canal sería el eslabón que acortaría las distancias de las rutas comerciales entre el océano Pacífico con Europa y Asia con el océano Atlántico; concluyendo que el Mediterráneo Americano es la zona de supremacía estadounidense, y de la cual no debería ser cuestionada, haciendo de esta zona bajo su enfoque mesiánico un mar cerrado, (véase figura 2).

Figura 2: Mapa de la proyección geopolítica de Nicholas John Spykman.



Fuente: Elaboración propia con información del libro "America's strategy in world politics, The United States and the balance of power", by Nicholas John Spykman.

En la segunda región, quedarían encasillados tres países de mayor masa geográfica en Sudamérica, región a la que llamaría ABC y conformada por Argentina, Brasil y Chile, de los cuales Estados Unidos de América estimaría el surgimiento de una amenaza desde este hemisferio, y el cual se tendría que responder por medio de la guerra. Otro de los apuntes de Spykman en su estrategia de América en la política mundial, concluye, que la política exterior gira en torno al poder, concreta que:

...un Estado existe o por su propia fortaleza o por su Estado protector. Los Estados débiles son pesas en la balanza usada por los fuertes. Su existencia se debe no a su vigor, sino más bien, porque ningún poderoso necesita de su territorio o porque lo necesita como amortiguador o contrapeso (López, 1995, p. 80).

La Proyección geopolítica del golfo de México y mar del Caribe como “un mar interior y un archipiélago” de Mahan yuxtapuesto con el «Mediterráneo americano» de Spykman, aún son vigentes en referida región, redefiniendo la estrategia, al utilizar medios políticos, económicos y/o militares, que de acuerdo a la temporalidad que se viva, puede surgir una necesidad de reestablecer el equilibrio de poder en esa área; situación que queda registrada por uno de los ideólogos de EE.UU. como el exsecretario de Estado y exconsejero de seguridad nacional Henry Alfred Kissinger, quien diseñaría la operación «Cóndor» con la finalidad de suprimir las amenazas de oposición política, que contravenían los intereses de la visión estadounidense, pues éste cambiaría el uso de la fuerza externa por la fuerza interna, en seguimiento de los planteamientos de Spykman con respecto al control de la región ABC, donde haría uso de las fuerzas armadas locales.

En la actualidad y en confluencia de estos dos autores estadounidenses, esta proyección geopolítica subsiste en el Caribe insular, representada por dos de sus seis comandos de defensa bajo en enfoque militar regional (*NORTHCOM* y *SOUTHCOM*) (véase figura 4); asimismo mantiene un enclave geográfico en Cuba (Guantánamo) y a la isla de Puerto Rico como un Estado libre asociado y las Islas Vírgenes, además que en citada región es motivo de contiendas políticas, económicas y militares, esta última cursada con presencia disuasiva cobijada por un esquema de cooperación.

Con base en la definición de geopolítica, **¿De qué forma se va a proyectar México en el Caribe utilizando como enclave a Belice?**; considerando la relación política, económica, militar, social, cultural y tecnológica dentro de la proyección geopolítica propuesta por los ideólogos Mahan y Spykman, mismos que son parte de la realidad de México, Belice y el Caribe insular; en referencia al Mediterráneo americano, las regiones serán acotadas a los espacios geográficos de México y el Caribe insular, enfatizándose en Belice, debido a que este Estado-Nación comparte frontera al sur con México, y ser un país con una dualidad centroamericana y caribeña, esta condición propiciada por tener una identificación cultural con las islas del Caribe,

derivado de la pertenencia de este país, en su pasado, como parte de una de las colonias del Imperio Británico en el Caribe (actualmente excolonia con pertenencia a *Commonwealth*, mecanismo político-económico), además de pertenecer a organismos regionales integrados en su mayoría por países caribeños como la Comunidad del Caribe CARICOM y Asociación de Estados del Caribe AEC (mecanismos económicos).

El enclave está distinguido por ser un territorio con una presencia de un grupo étnico, político o religioso distinto al que prevalece en la región, por lo cual, para considerar a Belice como un enclave, acudiremos a la concepción de Rudolf Kjellén: “El enclave no solo trata de la posición geográfica, de la vecindad, sino también de la posición cultural, actuando sobre el mundo de las comunicaciones” (Steuckers, 2014), por lo cual, el enclave va más allá del estricto entendimiento de la posición geográfica y de la misma manera puede expresarse en el elemento cultural, el cual toma un papel preponderante en la relación de ambos espacios geográficos por medio del continuo movimiento de la población beliceña y de mexicanos, particularmente en la población maya, quienes siempre han mantenido un vínculo con el territorio por los santuarios que se mantienen en ambos territorios.

Aunque Friedrich Ratzel no aborda directamente el enclave como una definición, deja expuesta a la cultura como factor para expandir las fronteras, como lo explicaría en una de sus siete leyes “El tamaño del Estado aumenta con su nivel de cultura” (Ratzel, 2011, p. 138), referido crecimiento es producto de los esfuerzos físicos e intelectuales, por lo cual se citan las cooperaciones culturales, académicas, técnicas y científicas realizadas por México hacia Belice desde su independencia, aunque de alguna forma entre estos dos países ya existía un vínculo desde tiempos precolombinos con la civilización maya.

En la actualidad, las poblaciones próximas a la fronteras de ambos países, con su movimiento van construyendo una relación más estrecha, gracias a la conexión de caminos y rutas, los cuales abren una influencia política e ideológica, el medio de esta conexión serían los comerciantes los cuales tienen la capacidad de aproximar pueblos para reforzar (mayas) y crear semejanza (resto de población beliceña) entre ellos, haciendo de esta aproximación de pueblos una preparación del terreno para el avance en las relaciones diplomáticas y en su posterioridad en una alianza, exponiendo la concepción de alianza que nos ofrece Federico Frischknech

“es un pacto o unión entre personas, grupos sociales o estados, resultado de negociaciones militares o políticas en el que se establecen intereses compartidos” (Frischknech, 1995, p. 230), erigiendo de esta forma un puente para el Caribe.

Tanto Kjellén como Ratzel, ambos confluyen en la cultura como un factor de expansión de fronteras, siendo para el primero de ellos un enclave cultural. Para tal caso, se atenderá el estudio de los mayas, quienes fueron los primeros habitantes que se asentaron en el espacio geográfico del actual Belice, cuyas referencias históricas datan de los años 300 y 100 a.C., pues los primeros mayas (recolectores, agrícolas, pescadores) que se asentaron, datan del 2500 y 1000 a.c. (POA, 2019) sobre el espacio geográfico del sureste mexicano (Yucatán, Campeche, Chiapas y Tabasco), Guatemala, Belice, El Salvador y Honduras, fueron quienes desarrollaron una civilización, de la cual se destacan avances en astronomía, matemáticas, arquitectura, escultura y medición del tiempo.

Actualmente, Belice mantiene una población de mayas yucatecos (Embassy.bz, 2019), quienes se encuentran asentados en los distritos de Corozal, Orange Walk, Cayo, Toledo y en menor medida, en Stann Creek y Belice, además de mantener principalmente su lengua maya y manejar el idioma español, el cual es incluso impartido en primarias y secundarias como efecto del contacto de las fronteras de México y Guatemala, convirtiendo a la población en bilingüe. Belice ha mantenido una buena relación bilateral con México, llevando a cabo proyectos en los temas de ambiente, infraestructura, comercio, cultura, educación, transporte, turismo, seguridad y salud.

La relación bilateral comienza a partir de la llegada de Porfirio Díaz a la presidencia de México en 1876 con el Plan de Tuxtepec, quien reanudaría negociaciones con Gran Bretaña; se destaca el tratado de límites de 1878, en donde el Reino Unido realizó reclamaciones de soberanía sobre Honduras Británica, arguyendo derechos de conquista y, en reacción de esta manifestación, el entonces ministro de relaciones exteriores de México, Ignacio Luis Vallarta, haría el apunte a su homólogo inglés de la pertenencia de México sobre Belice, aseverando que el Reino Unido sólo ha explotado el territorio en cuestión; a pesar de todo, la acertada y fundada aseveración de Vallarta no impidió que México y Reino Unido finalmente terminaran negociando el tratado de límites territoriales más adelante.

Finalmente, en 1893 se firmó el tratado de límites entre México y la colonia de Honduras Británica, donde México renuncia a sus derechos sobre la porción septentrional de ese territorio, quedando aprobado en 1897 y posteriormente, con la independencia de Belice en 1981, México tomó la iniciativa para establecer su embajada en el inmediato país del sur y con ello, crear relaciones diplomáticas que durante los años subsecuentes y hasta la actualidad, se han mantenido por medio de relaciones no sólo diplomáticas, sino también de cooperación, económicas y desarrollo.

Tomando en cuenta las proyecciones geopolíticas de Mahan y Spykman yuxtapuestos, y la vecindad fronteriza de México con Belice, país anglófono centroamericano, y un puente con los países del Caribe que conforman la Commonwealth y la CARICOM, el Estado mexicano ante la necesidad de mitigar las causas de la migración y sus efectos en el país provenientes de referida zona, podría construir una geoestrategia. En este punto, se abre un paréntesis para explicar brevemente el origen de la geoestrategia, la cual fue concebida como una estrategia de Estado que surgió de la necesidad de Alemania e Italia para su unificación, los cuales de alguna forma se sentían desfavorecidos por la geografía que limitaba sus posibilidades de expansión; siendo el acuñador de referido concepto, el coronel piamontés Giacomo Durando. Matizando la necesidad de México con el origen de la geoestrategia, su coincidencia radica en la necesidad del Estado de concebir una estrategia con otros espacios geográficos, con un enfoque preeminentemente de seguridad en su frontera marítima con el mar del Caribe.

Por lo anterior, se arguye la pertinencia de que México establezca las condiciones que le permitan proyectar sus intereses con el objetivo de proporcionar seguridad a su frontera marítima con el Caribe, además que de éstos puedan coexistir dentro de las representaciones geopolíticas de los ideólogos Mahan y Spykman, con el fin de fortalecer su presencia en su área natural de influencia y hacerse figurar positivamente. Antepuestos los argumentos, resulta de la necesidad, efectuar una revisión geohistórica de las relaciones de México y Belice, lo que ayudará a definir y ordenar su importancia, entre ambos países, y la vinculación de este último Estado con el Caribe.

A partir de definir y ordenar los intereses de México en su relación bilateral con Belice en el transcurso de casi 38 años desde su independencia y matizado con la región del Caribe, México podría construir un esquema

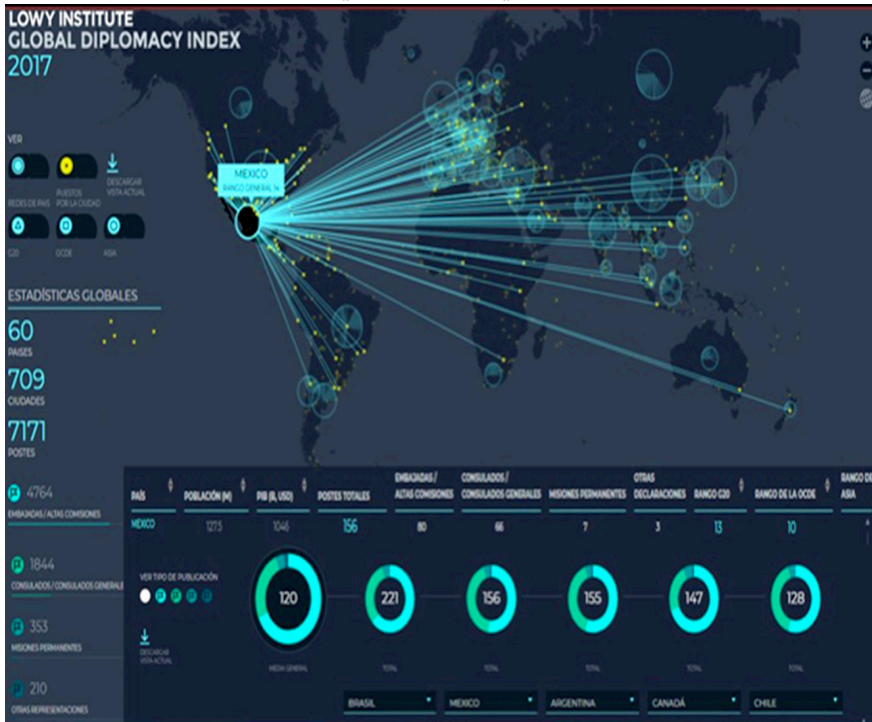
de integración por medio de la utilización de los elementos del poder nacional convenientes de acuerdo con Hans Morgenthau, los cuales recaen en la geografía, recursos naturales, capacidad industrial, aprestos militares, población, carácter nacional, moral nacional, calidad del gobierno y calidad de diplomacia (Arciga, 2016), abordando el poder desde su origen del latín, *possum*, *potes* o *posse* (de Miguel, Raymundo; de Morante, 1867) que está compuesta por las contracciones de *potis* (capaz) y *sum* (soy), y de su fusión resulta «hallarse en estado de, tener facultad o potestad», es decir, que el poder es la capacidad de hacer o la potestad para realizar algo; en una sucinta conclusión, el poder nacional es la sumatoria de todas las capacidades que posee el Estado-Nación, en donde los elementos del poder nacional de Morgenthau quedan constituidos en tres dimensiones: material, semimaterial e inmaterial (Rocha, Alberto; Morales, 2018, p. 142).

La diplomacia, es el punto de confluencia entre Morgenthau y Thual; para el primer autor, la diplomacia forma parte de uno de los factores sometidos a constantes cambios que conforman el poder nacional, el cual forma parte de la dimensión inmaterial, además de resultar ser secundario y complementario en la supervivencia del Estado, (Rocha, Alberto; Morales, 2018) no sólo basta con tener diplomáticos que conozcan el entorno internacional, sino más bien, que lo entiendan para que actúen en consecuencia bajo un criterio de protección al Estado. La toma de decisiones acertadas o erradas, surtirán efecto en el Estado y su influencia, además que parte de este poder se complementa con su presencia en el mundo; en el caso de México, está posicionado en el índice de diplomacia global en el número 14 (véase figura 3) de acuerdo con el *LowyInstitute* (IL, 2017).

Para Francois Thual, la diplomacia resulta ser «un dispositivo» (Arciga, 2018) del cual el Estado hace uso para la gestión de sus relaciones exteriores en un espacio geográfico (local, regional, continental o internacional), que debe asumir como objetivo principal el aseguramiento de su éxito y dar origen a las alianzas (al servicio de una ambición, doblar una amenaza y estabilización de una región) como resultado de la confluencia de los intereses de México con Belice y el Caribe; en conclusión, ambos puntos de vista de los autores destacan a la diplomacia como el instrumento que conduce la política exterior de un Estado, la cual tiene como finalidad, proyectar sus intereses más allá de su frontera (terrestre, marítima, política, económica, cultural, religiosa o cualquier espacio físico o

intangible de interés del Estado) asegurando la permeabilidad de su política exterior, para el caso de México dadas las condiciones actuales de la migración proveniente del caribe, su interés es extender su frontera marítima y cultural hasta las de aquellos países de la región del Caribe, siendo Belice un puente con aquella región, debido a su identificación como país caribeño, pero con las características de la geopolítica británica.

Figura 3: Mapa del índice de diplomacia global.



Fuente: Lowy Institute.

Relación México-Belice: de su descubrimiento a su independencia

El área geográfica de lo que hoy se conoce como Belice, antes del arribo de los españoles estuvo habitada por la civilización maya. Para el Siglo XVI, como resultado de las bulas papales (*Breve inter caetera, inter caetera, eximia devotionis* y *dudumsiquidem*) otorgadas por el papa Alejandro VI (Rodrigo de Borgia), los españoles hacían presencia en el continente americano por medio de Cristóbal Colón, otorgándole además a España, la perpetuidad de los derechos absolutos sobre las islas y continentes descubiertos por este último (Lorenzo, Eufemio; Gallego, Francisco; Tejedor, 1995, pp. 39-47). En 1502 durante el cuarto viaje de su expedición, éste descubrió la que entonces nombró como bahía de

Honduras, que decenios más tarde se conocería como Honduras Británica y que a la postre, llegó a ser la actual Belice.

El territorio beliceño sería explorado con la pretensión de establecer un asentamiento, con el entonces gobernador de la provincia de Yucatán, Francisco de Montejo (1527) y posteriormente por Alonso Dávila (1531); ambos encontrarían un terreno inaccesible y con pobladores hostiles. Ante tal dificultad, el imperio español (abarcando de la Nueva España, la capitanía de Yucatán y la capitanía de Guatemala) optó por el abandono de este espacio geográfico, generando un vacío de poder que, con la ocupación de piratas ingleses, fundarían la Honduras Británica y así, la posterior infiltración de potencias europeas en los primeros decenios del Siglo XVII (Ribot, 1996, pp. 8, 9).

Para ese entonces, las potencias europeas se interesarían en el Nuevo Mundo, los ingleses (Virginia, St. Kitts, Barbados, Antigua y Montserrat), franceses (Martinica y Guadalupe) y holandeses (Curazao), (Ribot, 1996, p. 9) principalmente las dos primeras potencias, junto con España se sumergirían en una guerra de posiciones que estarían en función de una carrera expansionista colonial en la región del Caribe y del norte de América, algunos con el interés de establecerse en América y otros, con fines de enriquecimiento por medio de comercio clandestino, quienes harían presencia por medio de la piratería, con la patente de corso contra un enemigo en común: el reino Español. Referidos piratas tomarían como base de operaciones la isla Tortuga y Belice, desde donde incursionaban para apropiarse de las riquezas que salían de Cuba. Actividad que con los años se volvía más difícil, por la pérdida gradual del respaldo de sus gobiernos, cambiando de actividad a la explotación y comercio del palo de tinte, principalmente en las bahías de Campeche y Honduras.

Uno de los piratas que ocuparon el vacío de poder en la Honduras Británica y daría origen a los cortadores de madera de Belice, -tras haber cambiado de actividad de la piratería a la explotación y comercio del palo de tinte, índigo y cochinilla- fue el bucanero escocés Peter Wallace, jefe de los bucaneros franceses e ingleses en el año de 1617. La presencia de los cortadores aumentaría con pequeños asentamientos para 1670, figurando inclusive en la laguna de Términos, bahía de Campeche y cabo Catoche; ante la prominente presencia inglesa, los españoles se dedicaron los primeros cinco decenios del Siglo XVIII a expulsar a los británicos de

referidos territorios, quienes finalmente, se trasladarían a la Honduras Británica (Ribot, 1996, pp. 10, 11).

Esta ocupación inglesa -en principio clandestina e ilegal-, fue adoptando una figura de legalidad, derivado de los forcejeos en los cuales estaban sumergidos los Estados europeos (Francia, Holanda y España) que tuvieron un impacto sobre el Caribe. Esta legitimación se valió con la signatura de tratados de origen regional europeo con un impacto en el Caribe, en un ejercicio de conciliación de sus intereses comerciales, económicos, políticos y militares; con esta misma percepción, no sólo redibujaban las fronteras del mapa europeo, sino también la de sus territorios de ultramar o la frontera imperial, cambiando de depositario las islas y territorios continentales del Caribe. En algunos casos, la firma de tratados tuvo su origen en la región del Caribe; en el caso de Belice, quedó trazada en el mapa con los siguientes tratados:

1. Tratado de Madrid o Godolphin, 1670.
2. Tratado de Utrecht, 1713.
3. Tratado de París, 1763.
4. Tratado de Versalles, 1783.
5. Convención de Londres de 1786.
6. Tratado de Amiens de 1802.
7. Tratado Clayton-Bulwer, 1850.
8. Tratado de Límites Aycinena-Wyke de 1859.
9. Tratado Mariscal-Saint John, 1893.

Este último tratado, sería de interés para establecer los límites del sur de México por parte del presidente Porfirio Díaz en 1876, iniciando la delineación de la frontera con Guatemala en 1878, con la convención limítrofe entre México y Guatemala, misma que quedaría concluida en 1895, en donde este último, prescinde de la discusión de Chiapas y el Soconusco. La antesala de tal situación fue la pretensión de la unidad centroamericana, liderada por el presidente guatemalteco Justo Rufino Barrios, que promovía las anexiones de Chiapas, Soconusco, Costa Rica y El Salvador. Finalmente, estas intenciones fueron frenadas por México, por la oportuna y convincente intervención del diplomático Matías Romero.

La delineación de la frontera con Honduras Británica, iniciaría con el restablecimiento de relaciones diplomáticas en 1883, enviando la reina Victoria de Inglaterra al plenipotenciario sir Spencer Saint John, iniciando

en 1887 las negociaciones del tratado de límites, los cuales concluyeron en 1893 con la firma del tratado Mariscal-Saint John. En citado documento, México renunciaba a sus derechos sobre la porción territorial de Belice, quedando ratificado en 1897 con la añadidura de un artículo que asegura la libre navegación por las aguas de la Honduras Británica a los buques mercantes de México.

Referido tratado, fue el resultado de la urgencia del gobierno mexicano de delimitar la frontera con la colonia británica, pues el conflicto de la guerra de castas, que aún permanecía por los sublevados yucatecos, era alimentado por la venta de armas y municiones desde el asentamiento inglés; el conflicto interno fue utilizado como una herramienta para ejercer presión al gobierno de México y de forma directa, al de Yucatán para la cesión de los territorios.

El 5 de mayo de 1898 el comandante Othón P. Blanco Núñez Cáceres, fundó la población de «Payo Obispo», con la intención de establecer un punto migratorio y aduanal para controlar el contrabando y el comercio, procurando también la pacificación de la zona; los primeros pobladores serían los mayas, yucatecos y descendientes de ambos que habían huido hacia el norte de Belice. Finalmente, para 1902 se crearía el territorio de Quintana Roo (Ribot, Mónica Toussaint; Olivera, Mario Vázquez; Castillo, 2006, pp. 162,167).

Con la delimitación de la frontera con la colonia Británica (Belice) y la creación del estado de Quintana Roo, México reafirmaría su dominio sobre aquel espacio geográfico que en el pasado estuvo en la inadvertencia; sin embargo, en los albores de la revolución mexicana, el país se sumergiría en conflictos internos y la intervención de potencias extranjeras en la política interna del país, resaltando la de Estados Unidos de América, la cual se ampliaría hacia los países de América Latina, empleando como instrumento de presión, la política de reconocimiento de gobiernos (J. C. M. Sánchez, 2014, p. 87). A esta atmósfera de dificultades, se sumarían los eventos de la Primera Guerra Mundial y la crisis económica de 1930, haciendo que el tema de la frontera se desdibujara de la agenda oficial mexicana.

En esta coyuntura internacional, resurgiría en 1931 con el ascenso al gobierno de Guatemala del General Jorge Ubico Castañeda, la problemática limítrofe vetusta entre Honduras Británica y Guatemala,

que tiene su origen en el Tratado de Límites de 1859, en el que Guatemala reclamaría el territorio de la colonia inglesa en Centroamérica, por incumplimiento del artículo VII, en el cual ambas partes acordarían establecer una vía de comunicación terrestre o fluvial desde Guatemala hacia el Atlántico por territorio de Belice (OAS, 1859), acuerdo que no sería cumplido, debido a que ambas partes divergían en los términos para concretar el artículo de interés.

Ante este panorama, Guatemala solicitaría la intervención de Estados Unidos de América como mediador para que este último ejerciera presión sobre Gran Bretaña, dicha solicitud emergería en diferentes momentos, como lo realizaría el General Ubico quien capitalizaría y manipularía el sentimiento antimexicano inscrito en la memoria de algunos sectores sociales por el agravio territorial del Siglo XIX y Miguel Ydígoras Fuentes en 1960, cuando éste permitiría el uso de su territorio para adiestrar a nacionales cubanos anticastristas, a cambio de ejercer presión sobre el Reino Unido (Unidos, Belice, & Ribot, 1994, p. 63), treta que no tendría éxito, pero sí evidenciaría la incondicionalidad de Guatemala hacia Estados Unidos de América.

Tal panorama, llamó la atención de México, ya que observaba con recelo que el territorio beliceño pudiera ser cedido a Estados Unidos de América y con ello, su influencia en la región asistida de una intervención directa en el territorio mexicano; por lo cual, en 1930 se formularía la doctrina Genaro Estrada,² la cual tomó relevancia para plantear su postura con el conflicto limítrofe como respuesta a los argumentos de Guatemala y Gran Bretaña y la intervención como mediador de Estados Unidos de América (Ribot, 1996); expresada doctrina se emplearía como un instrumento de la diplomacia para la defensa de los intereses de México y desconocimiento de la doctrina Monroe, contribuyendo a restar poder a la política de reconocimiento de gobiernos como un instrumento de presión política de potencias extranjeras y de Estados Unidos de América, promoviendo como principios de la política exterior, la no intervención extranjera y autodeterminación.

² Genaro Estrada Félix. Periodista, educador, político, diplomático, poeta y novelista. Nació en Mazatlán el 2 de junio de 1887 y falleció en la Ciudad de México el 29 de septiembre de 1937. Fue delegado ante la Sociedad de las Naciones en 1930 a 1932, embajador en España y ministro plenipotenciario en Portugal y Turquía. Producto de su esencia diplomática redactó la famosa Doctrina Estrada, en defensa de la soberanía de las Naciones ante la intervención extranjera. Tomado de: www.archivo.diplomaticosescritores.org

En la misma tesitura que antecede, el mandatario mexicano, Lázaro Cárdenas, apoyaría en primera instancia la causa guatemalteca; sin embargo, en 1940 rectificó su postura, reclamando así derechos históricos y jurídicos sobre Belice (Ribot, 1996, p. 115), de igual forma lo haría el Presidente Manuel Ávila Camacho en su segundo informe de gobierno al expresar: “Emitimos una declaración con la percepción de que los derechos de México deben ser respetados en cualquier cambio que sufra el status territorial de Belice.” (Cámara de Diputados, 2006, p. 354) pero el Mandatario Adolfo Ruiz Cortines presentaría como una solución al problema limítrofe, la libertad e Independencia de Belice, hecho que expresaría el Canciller Luis Padilla Nervo en la Asamblea General de Naciones Unidas el 6 de octubre de 1958 (Perea, n.d. p. 366). Tal decisión sería una respuesta para contener el radicalismo de Guatemala hacia el territorio de Belice, el cual se avivó con Jorge Ubico, tornándose incisivo con Miguel Ydígoras, por lo que Guatemala declarararía el territorio de Belice como parte de su territorio en su artículo primero de la constitución de Guatemala de 1945 (Guatemala, 1945, p.46).

En concordancia con lo anterior, el Mandatario Adolfo López Mateos daría continuidad a la posición de su antecesor, afirmando en 1960 en el contexto del segundo informe de gobierno que, “cualquier cambio en el status de Belice no podrá llevarse a cabo legítimamente sin la participación mexicana y sin tomar en cuenta, primero, el derecho del pueblo beliceño a obtener su independencia (D. de servicios de I. y A. Cámara de Diputados, 2006, p. 323); en 1963, la Corona Británica concedería a Belice el autogobierno y con ello, reaparecía una vez más, en el sexto informe del mandatario mexicano, pero esta vez anunciaba la cooperación técnica que México prestó en el propósito de consolidar la situación económica como un paso previo a su completa independencia política (D. de servicios de I. y A. Cámara de Diputados, 2006b, pp. 358, 359). Referido anuncio sería producto de la visita del primer ministro de Belice, George Cadle Price a México en 1964, en la que éste solicitó el apoyo económico para su país.

Sin embargo, con la transición de los poderes en México y con la llegada a la presidencia de Gustavo Díaz Ordaz éste explicaría la política de sus antecesores, toda vez que los informes presidenciales sugieren que la postura de México residiría en el mantenimiento de la amistad con Guatemala (D. de S. de I. y A. Cámara de Diputados, 2006, p. 120) y por tanto, no formaba parte de la controversia entre este y Reino

Unido, ajustándose en 1968 la cancillería mexicana al principio de la libre determinación de los pueblos, igual postura adoptaría su sucesor Luis Echeverría Álvarez, dado que en ninguno de los informes de su administración figuró la problemática limítrofe, sino hasta con el mandatario José López Portillo, México retomaría la posición política que había adoptado el exmandatario López Mateos.

Para 1973, se reconocería oficialmente a la Honduras Británica como Belice, esto incorporaría una medida más en su vía hacia su independencia, Guatemala, por su parte, intentaría invadir el citado territorio en 1974, pretensión que no se cumplió al quedar al descubierto sus intenciones por el Reino Unido; tal pretensión volvería a emerger en 1975, cuando concentró tropas en la frontera de Belice. Ante estos dos sucesos, Reino Unido respondió enviando tropas y buques a las costas de Belice. Referido escalamiento del conflicto alcanzó el ámbito de la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1975 y con ello, mediante el voto de 45 países que instaron a no ceder a las demandas de Guatemala, apoyaron al derecho inalienable de Belice a la libre autodeterminación e independencia, sin menoscabo de su integridad territorial, hecho por el cual, Guatemala exteriorizó que no acataría tal resolución. Para 1977, México emitió su voto a favor de la Resolución en la Asamblea General de la ONU, el presidente Portillo expresaría “defendimos [...] el derecho inalienable a la autodeterminación [...] lograda su independencia hemos desarrollado un programa de cooperación que esperemos fortalezca su autonomía” (D. de S. de I. y A. Cámara de Diputados, 2006c, p. 295).

Así, en noviembre de 1980, en la Asamblea General de la ONU, se aprobó la resolución A/RES/35/20, reconociendo una vez más el derecho de Belice a la independencia, autodeterminación e integridad territorial; finalmente, en 1981, se aprobó la constitución donde la reina Isabel de Inglaterra declina la Jefatura del Estado, con la cual, Belice accedió a su independencia, el 21 de septiembre, siendo México el primer Estado en establecer una embajada en el nuevo país independiente y con ello, el reconocimiento como Estado nación.

México-Belice en la actualidad

A 39 años que México encabezó un sólido apoyo hacia el reconocimiento internacional para el acceso a la independencia de Belice, el 21 de septiembre de 1981, el cual inició en la década de los años 60 durante la administración del presidente Adolfo López Mateos, quien tuvo la

primicia para reconocer el derecho de autodeterminación del pueblo beliceño y su solidaridad a su causa independentista, refrendando el expresado apoyo en su último informe de gobierno; dicho apoyo fue más una réplica de contención a Guatemala, que una cuestión de convicción histórica. Sin embargo, México fue durante ese tiempo, hasta su emancipación, un sólido promotor de la autodeterminación y del *statu quo* fronterizo de Belice.

Tan pronto el Reino Unido otorgó su independencia, Belice designó un alto comisionado para su excolonia; en simultaneidad, México estableció inmediatamente relaciones diplomáticas con el nuevo miembro de la comunidad internacional, asignando una representación con residencia en la ciudad de Belice, haciendo de México, el primer país de Latinoamérica y del Caribe que estableció relaciones diplomáticas y adscribió permanentemente en Belice a un representante diplomático (Embamex-SRE, 2019), aunque México ya mantenía relaciones consulares con la Honduras Británica en 1898 (CEMCA, 2005).

La antesala de la relación bilateral entre México y Belice, son cuatro de los 14 tratados suscritos (SRE, 2019a) entre los referidos países; dos de ellos, tratan los temas limítrofes (1893 y 1897) que mantiene la configuración actual de la frontera, mientras que los otros dos están en el tema de comunicaciones referente a giros postales (1911) y cambio de bultos postales (1925), cuando el país fronterizo del suroeste mexicano era aún Honduras Británica.

Una muestra de esta cooperación, fue la suscripción de un convenio entre ambos gobiernos, el 11 de enero de 1982, relativo al intercambio cultural. Establecieron una comisión mixta, para elaborar un programa de intercambio cultural y educativo entre ambos países, que contemplaría la visita de personalidades (investigadores, profesores, escritores, compositores, cineastas y artistas), establecimiento de vínculos entre centros docentes, bibliotecas, museos; intercambio de material educativo (libros, revistas, periódicos, publicaciones, artístico-científico) y didáctico destinado a escuelas, laboratorios de investigación; otorgamiento de becas para estudios de pre y posgrado o para investigación; intercambio de películas documentales, artísticas y educativas, grabaciones audiovisuales, así como colaboración entre sus cinematografías y estaciones de radio y televisión.

Expresadas intenciones quedaron materializadas y articuladas por la comisión mixta, en la cual la Secretaría de Educación Pública (SEP) otorgó 60 becas anuales a estudiantes beliceños (Figueroa Fischer, 2016) y en 1982, construyó y donó en la zona fronteriza del distrito Corozal, al norte del país beliceño, la Escuela Secundaria Técnica México, con impartición del idioma español; ese plantel, en 2007, incrementaría su nivel de estudios, a nivel medio superior, como parte de su programa educativo, convirtiéndolo en el Centro Escolar México *Junior College*, bajo el programa “Escuelas México”, con una población de 177 personas aproximadamente entre 17 y 30 años. En el cual se imparten conocimientos de Biología/Gestión de Recursos Naturales, Gestión del Turismo, Empresas Agrícolas, Matemáticas y Tecnologías de la Información (CEMJC, 2019); así mismo, en continuidad del referente programa el Estado mexicano, por conducto de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) inició la construcción de una segunda Escuela México, en el distrito de Toledo, al sur del país con una visión multicultural y enfocada en la enseñanza de la lengua maya (Embamex-Bel, 2019).

En el ámbito cultural, México realizó la construcción del Instituto de Cultura México-Belice (ICMB) en 1993, renombrado como Instituto Cultural de México en Belice (ICM-Belice), el cual lleva 25 años como un organismo de promoción y difusión cultural y arte mexicano y beliceño (SRE, 2019b). Además de la renovación y modernización de uno de los centros culturales principales, *The Bliss Center for the Performing Arts*, con financiamiento del Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext, 2014), la construcción de la «Sala México» en el complejo polideportivo Marion Jones y la donación de una réplica de cabeza olmeca, misma que se exhibe en una glorieta de Belmopán, desde el 5 de marzo de 2018 (SRE, 2018).

En complemento de la Cooperación Cultural, ambos Gobiernos suscribieron un Convenio de cooperación técnica y científica, el cual tendría como finalidad el apoyo en el avance económico y social de Belice; para tal fin, México formularía y programaría proyectos dentro de sus estrategias de desarrollo en referidos ámbitos, estableciendo una comisión mixta con Belice, la cual sería precedida por la SRE, las primeras necesidades que emergieron y que serían cubiertas dentro del marco de este convenio por el gobierno mexicano y beliceño, fue en la capacitación y formación *ad hoc* del recurso humano en la temática de sus necesidades que abarcaban los sectores de salud, agricultura

(ingenios azucareros), energía, pesca, turismo, medio ambiente, telecomunicaciones, desarrollo urbano.

Muestra de esta cooperación, en el sector de agricultura están representados los proyectos de implementación de cultivos no tradicionales (técnicas de cultivo de pitaya, pimienta negra y canela) (CMCC, 2003), capacitación y entrenamiento a técnicos y productores para el mejoramiento del sistema de producción de cocotero híbrido, epidemiología molecular e implementación del diagnóstico del virus rábico, orientación del servicio de cuarentena e inspección del *Belize Agricultural Health Authority* (BAHA) con las operaciones de los servicios mexicanos de cuarentena en puntos fronterizos oficiales, capacitación en vigilancia epidemiológica, prevención, control y/o erradicación de enfermedades exóticas y/o endémicas en áreas libres o de importancia económica para México y Belice, Capacitación en Sistemas de Inspección de Alimento de Origen Animal (Incluyendo Análisis de Laboratorio de Muestras Oficiales de Alimento) (CMCC, 2006).

En el sector salud, la cooperación inició con la donación de 55 toneladas de medicamentos para mitigar el paludismo y dengue y la asistencia técnica en la construcción de un hospital (Figueroa Fischer, 2016). Actualmente, esta población -debido a su cercanía con Quintana Roo- puede acceder a los servicios de salud e inclusive, a los de oncología (Sipse, 2015), además de los proyectos para fortalecer al Ministerio de Salud de Belice en cuanto a enfermedades transmitidas por vector (malaria y dengue), capacitación de personal en VIH/SIDA, capacitación en epidemiología (CMCC, 2006).

En el ámbito de la infraestructura, México, en 1964 (Senado, 2018) edificó el actual puente internacional que cruza el río Hondo para unir las poblaciones de Subteniente López, Quintana Roo, México y Santa Elena, en Corozal, Belice, con la finalidad de crear un punto de conexión entre las dos naciones y dar paso al desarrollo e intercambio comercial y cultural; tal condición aún existe, no obstante, con el tiempo, surgió la necesidad de establecer otro punto de conexión, manifestado por el gobierno de Belice en el marco de la reunión binacional del 2005, por lo que gobierno mexicano amplió y concretó el segundo puente Internacional Chac-Temal que se inauguró en 2012 (Presidencia, 2012).

Para 1988, una de las primeras cooperaciones que México realizó para el desarrollo de su vecino, e impactó en su infraestructura, fue el

financiamiento para la ampliación de su Aeropuerto Internacional, el cual se financió con la aportación del gobierno mexicano al banco de Desarrollo del Caribe y Bancomext bajo el acuerdo marco de cooperación hacendaria-financiera (Figueroa Fischer, 2016) y hasta el 2013 obtendría la aprobación del gobierno de México para operar la ruta Belice-Cancún con su aerolínea *Tropic Air*, como resultado del memorándum de entendimiento de 1997 (Embamex-SRE, 2019).

Por su parte, México estableció convenios con la empresa mexicana Autobuses de Oriente (ADO) en 2011, para crear las rutas de Cancún y Mérida con destino a Belice (Embamex-SRE, 2019); con estos convenios, México impulsó la cooperación turística suscrita en 1990 (SRE, 1990), en el cual acordaron dar facilidades a las compañías de viajes para fomentar la integración turística entre ambos países, asumiendo como objetivo principal, el proyecto del Mundo Maya, debido a que en ambos países se encuentran poblaciones y asentamientos mayas, los cuales son una población representativa del sureste mexicano junto con Guatemala, Belice, El Salvador y Honduras.

Otra cooperación que proporciona México a los habitantes de Belice, es el otorgamiento de la tarjeta de Visitante Regional TVR, la cual no tiene costo alguno para acceder al país por cinco años durante siete días (INM, 2019a) o la tarjeta de Visitante Trabajador Fronterizo (TVTF), por un año, la cual tiene un costo (INM, 2019b), ambas les permitirán el acceso hasta los estados de Campeche, Chiapas, Tabasco y Quintana Roo.

Parte de la cooperación entre México y Belice abarca la zona fronteriza, ya que las características físicas propias de la selva facilitan las actividades para el transporte de mercancías ilegales, drogas, personas, delincuencia organizada. Ante este difícil panorama fronterizo, ambos gobiernos establecieron en 2002 (Senado, 2008), un Grupo de Alto Nivel de Seguridad fronteriza (GANSEF), para mitigar la proliferación de las actividades de las organizaciones delictivas; referida cooperación está configurada en un mecanismo bilateral con Belice, debido a que ambos países comparten una frontera en común, lo que hace tener a México -también a Guatemala- en este mismo esquema y a su vez, Guatemala con Belice, esta última relación resulta un reto para México, por el problema limítrofe que ambos vecinos tienen y que impacta negativamente sobre la frontera mexicana derivado que línea de adyacencia que tienen como límite, carece de infraestructura, creando con ello vacíos de poder que son

ocupados por organizaciones criminales. El GANSEF está constituido por la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), Secretaría de Marina (SEMAR), Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), Procuraduría General de la República (PGR), Instituto Nacional de Migración (INAMI) y Centro de Investigación y Seguridad Nacional (CISEN) (Alcázar, 2012, p. 33), con el fin de trabajar en los temas de: combate de la delincuencia organizada transnacional (narcotráfico, precursores químicos y lavado de dinero), tráfico de armas, fortalecimiento institucional y establecimiento y desarrollo de sistemas de control y confianza.

En la circunscripción del GANSEF, se aducen algunas cooperaciones que reflejan la participación de secretarías de Estado que conforman el respectivo grupo, como son la transmisión de conocimiento y experiencia en la lucha contra la delincuencia organizada y narcotráfico para la formación del cuerpo policial de Belice (SELA, 2013, pp. 16, 17, 32), Asistencia jurídica en materia penal y combate al tráfico ilícito de estupefacientes, sustancias psicotrópicas (PGR, 2013, p. 29); coordinación de seguridad, migración y desarrollo social (SRE, 2015, p. 14), capacitación a nacionales de Belice mediante la especialidad de administración naval en el CESNAV (promociones LXIX y LXXV) y balística forense al personal de servicio nacional de ciencias forenses (P. G. de la R. PGR, 2018, p. 191); teniendo una mayor amplitud el intercambio de información -en este caso se muestran las realizadas con PGR y SEMAR-, como son las tendencias empleadas por organizaciones criminales transnacionales para traficar drogas en medios marítimos y aéreos, así como nuevas rutas y métodos de ocultamiento en instalaciones del Comando Sur, inteligencia para fortalecimiento de la seguridad fronteriza como parte del seguimiento de la SEGOB, capacitación antipandillas con participación de diversas instituciones y actividades de procuración de justicia (Presidencia de la Republica, 2015, pp. 90, 94, 120,134), plan de comunicaciones (PLANCOM BELIMEX) entre SEMAR y Fuerza de Defensa y Guardia Costera de Belice y pláticas para implementación de convenio de búsqueda y rescate (SEMAR, 2013, p. 19, 22), construcción de diálogos de confianza para desarrollar operaciones navales contra D.O. con visita del comandante de la Guardia Costera de Belice,(SEMAR, 2015, p. 12), coordinar y planear operaciones coincidentes durante reunión de comandantes fronterizos (SEMAR, 2017, p. 14).

En síntesis, la convergencia de estas tres fronteras, matizado con la problemática de la que adolecen estos tres países, repercute en la

estabilidad de la región. Como parte de la renovación del GANSEF para hacer frente a amenazas terroristas, en 2006, emergió la Coordinación Bilateral de alerta Temprana (COBART); referida coordinación, es de carácter permanente para desplegar respuestas inmediatas ante cualquier eventualidad.

Como último punto y con relación a la seguridad fronteriza, resulta de necesidad la actualización del Tratado de Límites suscrito entre México y Belice en 1893, cuando éste último era una colonia británica; de acuerdo con el dictamen de la Comisión de Asuntos Fronterizos del Sur, indicó que el gobierno de México realizó en 2006 una propuesta de trazo misma que se encuentra en evaluación por personal técnico del gobierno Belice, además de haber alcanzado un acuerdo técnico inicial de la línea divisoria terrestre-fluvial (Arroyo Azul y Río Hondo) y marítima (mar Caribe), faltando solamente el acuerdo de la línea divisoria en la bahía de Chetumal, citada propuesta fue producto de la inscripción de México en negociaciones para la delimitación de sus límites en el mar Caribe en el 2002 (Senado de la República, 2007, p. 2); el tema de la frontera volvería a surgir en 2013 como un punto de acuerdo con exhorto al Ejecutivo Federal para la impulsión de la suscripción del tratado de límites, mismo punto sería citado en el informe de las actividades legislativas del Senado de la República en 2017. (Humberto & Canabal, 2017, p. 62), los efectos esperados de la conciliación de intereses fronterizos entre ambos países fortalecerían la seguridad en la frontera, sobre todo en la parte de la bahía de Chetumal.

La relación de México-Belice, en principio accidentada como consecuencia de las pugnas entre los imperios español y británico, en su búsqueda al acceso de recursos físicos y con ello, el traslado de sus fronteras, se ha mantenido a través de los años y mejorado, bajo el esquema de cooperaciones técnica, científica, económica, cultural y educativa, las cuales son idóneas para aplicar los elementos del poder nacional (poder blando) para penetrar y acrecentar las fronteras, tomando como base la memoria histórica-geográfica de las poblaciones maya que habitan al sur de Quintana Roo, México y el norte de Corozal, Belice.

Belice, un Enclave Cultural

Belice maya

El origen del nombre de Belice, tiene tres corrientes, desde la cultura maya, el nombre proviene de *Balitz (tierra de los Itzá)*, *Beliz (aguas lodosas)* y

Belakin, el cual era usado para referirse al imperio de oriente que fundaron en Petén, deformándose con la llegada e influencia de los españoles, lo que dio forma al actual nombre de Belice. Los otros dos orígenes, derivan de una variación fonética de *Wallace* (*Vallis-Balis*) de origen escocés y *Balise* de origen francés (Rodríguez & Carlos, 2004).

Entre pinturas, construcciones, tradiciones y una población de etnias mayas como las yucateca, mopán y quekchí, fueron algunos de los aprestos culturales que la civilización maya heredó al actual Belice. Como ejemplo, se destaca Uxbenká o lugar antiguo, que es un asentamiento ubicado en el distrito de Toledo al sur del país y el cual daría cabida al centro ceremonial Kayuko Naj Tunich (casa de piedra de canoa) para el gobierno de Uxbenká, en señal de la influencia geopolítica de los gobernantes mayas (POA, 2019), referida influencia de acuerdo al estudio antropológico de la Universidad de Nuevo México, descansaba en la importancia que sus pobladores prestaban a las características físicas del espacio geográfico, quienes representaban su proyección geopolítica como un paisaje, integrado por montañas, rocas, manantiales, pozos de agua y cuevas; concernientes características eran manifestaciones espirituales de un paisaje vivo y sagrado, partiendo de esta representación del espacio se definían los límites geográficos (territorio) y espirituales (deidades).

La delimitación que construía la población, servía para dar derechos de usufructo sobre la tierra, el cual era otorgado por las deidades, por lo que la tierra no era una propiedad de la gente y quedaba limitada al uso de los humanos por las deidades locales que habitan en la tierra; además, que sin la cooperación de las deidades, las empresas humanas estarían condenadas al fracaso, de esta forma la civilización maya otorgaba a la tierra una fuerza poderosa (interés) con el universo que representa la creación y la destrucción.

Los límites de las tierras eran objeto de una defensa por la cual se llegaron a enfrentamientos violentos, ya que las tierras estaban sujetas a títulos y eran vigilados por las élites, quienes eran depositarios de memorias colectivas, tradiciones orales y derechos de uso históricos. Referida defensa tendría lugar, ya que las características de sus paisajes geopolíticos, tomarían el nombre del gobernante por la utilización de topónimos, anteponiendo, señor de tal lugar. En síntesis, el maya era un poblador sensible a su entorno geográfico por los que conocía la ubicación de cada sabana, afloramiento rocoso, ceiba y cenote, en la que

cada sección de este paisaje geopolítico tenía su propio nombre (Moyes & Prufer, 2013).

Los reyes, no solo eran líderes políticos, sino que eran el vínculo entre la deidad y la tierra que gobernaban, encarnaban la vida y la fertilidad, lo que era un elemento para mejorar su prestigio de poder dentro de su sistema. Referido poder sería transmitido de padre a hijo, ejercían una autoridad social en las disputas de recursos, conflictos de límites y sobre quienes podían unirse a la comunidad. Los ritos y las ceremonias en las cuevas eran explícitamente actos preventivos para establecer jerarquías políticas y dar paso de la entidad política Uxbenka a una entidad geopolítica, haciendo de las cuevas más que un espacio sagrado, un ámbito político.

Esta cosmovisión, demuestra la coincidencia ideológica de las comunidades mayas, que se encuentran separadas por las divisiones políticas de los actuales países de México y Belice; sin embargo, la dinámica e influencias recíprocas entre estas poblaciones, no sólo ha sido en el ámbito económico, comercial y político; esta interacción, ha permitido compartir celebraciones religiosas, como el de la cruz parlante, entre otras. Este factor cultural, en complemento con las cooperaciones culturales, técnicas, científicas y académicas que ha extendido México a Belice, fortalecen el enclave cultural en ese país Belice.

Belice y el Caribe

La configuración espacial del Caribe y la posición que éste guarda con respecto al continente americano, han hecho que este espacio geográfico sea concebido históricamente como una zona estratégica, considerándola como una puerta, ventana o incluso una llave de acceso o salida; lo innegable de esta zona apartada del área continental, es su simple posición, la cual tiene un doble propósito desde la perspectiva militar (defensivo/ofensivo), además de tener otros valores que están en lo económico y político.

Referida noción espacial tiene cuatro concepciones del Caribe: “Caribe insular, Caribe geopolítico, cuenca del Caribe y el Caribe cultural o Afroamérica Central” (M. L. Sánchez, 2018, p. 111), de las cuales resulta de interés el Caribe insular, por referirse a las Antillas en general (mayores y menores). Esta concepción geográfica incluye la Guyana y Belice, considerando que esta representación espacial, implica una usanza que tenían en común, debido a la plantación azucarera esclavista.

La innegable importancia estratégica de esta configuración, queda expuesta con el interés que mostraron los antiguos imperios y las potencias en el Siglo XXI, haciendo de esta configuración geográfica una “Frontera Imperial” (Bosch, 2009) -fundada por el imperio español-, con el arribo en 1492 del Genovés Cristóbal Colón, e iniciando la fragmentación de su monopolio durante los Siglos XVI y XVII, como producto de la impresión del interés territorial sobre el nuevo mundo por sus análogos Inglaterra, Holanda y Francia; interés que logró capitalizarse por una visión ofuscada de su imperio fundador al determinar que ninguna potencia tendría las capacidad de hacerles frente, aunado a la falta de una reestructura de su sociedad, establecimiento de un comercio y la incursión de piratas por las islas que quedaron en el abandono.

Las pugnas que tuvieron lugar en Europa por los imperios durante el Siglo XVII, cambiarían constantemente la correlación de fuerzas y con ello, sus fronteras, incluyendo las de los territorios de ultramar en el Caribe insular; resultado de esa correlación, emergió en la última década del Siglo XIX, la potencia Estadounidense, que iniciaría su expansión en 1898 por el Caribe y permanecería como una potencia preponderante sobre la región hasta la actualidad; sin embargo, en esta trama expansionista, se filtraría en 1961 con el triunfo de la revolución cubana, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) en una región que consideraba EE.UU. de su dominio y en 1962 ambas potencias alcanzaron su punto más gélido con la crisis de los misiles, desafío que se extendería hasta 1991 con el sofocamiento de la URSS, hoy actual Rusia. Este país, en su actualidad considera a Cuba junto con otros países de la región como sus socios estratégicos, luego de que en el 2014 el presidente Putin en el marco de la gira de los BRICS, visitó la isla después de que éste condonara el 90% de una deuda de 35.000 millones de dólares que Cuba tenía con la URSS; en palabras del presidente, indicó que es un objetivo de la agenda bilateral de Rusia como expansión de relaciones económicas que fueron afectadas tras el colapso de la URSS (BBC, 2014).

Lo que precisó Boch como «Frontera imperial», aún tiene vigencia, haciéndose presente y de sumo interés a una potencia emergente, como la República Popular de China, quien se hace figurar más allá de sus fronteras empleando una diplomacia de Cooperación, Desarrollo, Prosperidad y Asistencia Humanitaria, utilizando inversión y ayuda económica para conseguir los objetivos de su visión de largo plazo, los cuales tienen como objetivo concretarse en 2021 y 2049, con los centenarios del Partido Comunista Chino y la República Popular de China (MDNRPch, 2016).

América Latina y el Caribe no pasarían inadvertidos en referida visión, después de ser países receptores de la ayuda económica e inversiones en Trinidad y Tobago por 2.6 billones de dólares (BD); Jamaica 2.1 millones de dólares (MD); Rep. Dominicana 600 MD; Cuba 240 MD; Guyana 175 MD; Barbados 170 MD; Bahamas 99 MD y México, en 2013 con 1 BD (Gallagher, 2019).

En síntesis, el Caribe insular ha sido testigo por más de cinco siglos de las pugnas de los antiguos imperios así como de las actuales potencias, y como consecuencia de la traslación de sus fronteras, configuraron la geografía del Caribe insular en razón de los sistemas coloniales establecidos por sus colonizadores y/o intereses políticos, económicos y militares, convirtiéndola en una región multicultural con diferentes semánticas políticas, económicas, lingüísticas, culturales y religiosas; generando con esta misma percepción, fronteras políticas, económicas, culturales, ideológicas y tecnológicas.

De la diversidad multicultural que abriga el Caribe insular, emergería de las colonias inglesas la idea de integrarse en 1958 bajo el cobijo del Reino Unido en la *Federation of West Indies*, con el objetivo de asociar políticamente en una sola entidad federativa a Jamaica, Trinidad y Tobago, Barbados, Barbuda, Dominica, Granada, Monserrat, Saint Kitts y Nevi, Anguila, San Vicente y las Granadinas y Santa Lucía (CARICOM, 2019c) referida federación no germinaría, ya que en 1962 se disolvió por disputas internas; en la circunscripción de esta federación, la Honduras británica sería invitada a su integración, acto que no se concretó pues un sector político se opondría a su integración.

Otro intento efímero de integración de las colonias, surgiría en 1965 con el *Caribbean Free Trade Association* (CARIFTA) con el objetivo de fortalecer y fomentar la actividad económica por medio de la eliminación de aranceles y cuotas sobre bienes producidos, (CARICOM, 2019b) su desaparición se debió a que algunos de sus miembros no estaban interesados en la reducción de las barreras comerciales, dado que algunos de ellos dependían en gran medida de los ingresos por los aranceles, la Honduras Británica se enlistaría en esta asociación en esta asociación en 1971 y un año más tarde, se disolvería. Sin embargo, esta asociación sería el preludeo para la creación de la *Caribbean Community* (CARICOM), asociación que actualmente existe.

Con el Tratado de Chaguaramas, en la isla de Trinidad en 1973, se erigiría el CARICOM como una respuesta hacia una integración económica que inició con la *Federation of West Indies*, constituida y firmada en primer momento por Barbados, Jamaica, Guyana y Trinidad y Tobago, posteriormente se integrarían Antigua, Honduras británica, Granada, Santa Lucía, Monserrat, St. Kitts y Nevis, Anguila y San Vicente; en 1983 lo haría Bahamas, en 1995 Surinam y finalmente, en 2002 Haití, convirtiéndose en el primer país francófono miembro de esta comunidad (CARICOM, 2019a); referida comunidad trabaja en el marco de cuatro pilares como son: la integración económica, coordinación de política exterior, desarrollo humano y social y seguridad, los cuales dan guía y sustento a la creación de una comunidad integrada.

Una de las conexiones de Belice con el Caribe insular y quizá la más añeja, radica en su origen como colonia inglesa hasta su independencia en 1981, en su posterioridad se reconocería como excolonia británica con pertenencia *Commonwealth*,³ imprimiendo unas particularidades en lo político, lingüístico, cultural y religioso al país centroamericano con identificación caribeña, decantadas en ser el único de la región con un Democracia Parlamentaria basada en el Sistema Westminster que reconoce como Jefe de Estado, a la Reina Isabel II; además, con adopción del inglés como lengua oficial, el Protestantismo como religión y la adopción de una moneda nacional con la imagen de la soberana del Reino Unido. Estas particularidades, hacen de Belice el único país de Centroamérica que difiere de sus vecinos fronterizos.

Sin embargo, esa particularidad puede asociarse a las implicaciones económicas a las que se sometería Belice al fallecimiento de la Reina Isabel II, ya que, llegado el momento, el banco de Inglaterra prevé solamente en su territorio el cambio de 3.6 mil millones de billetes en circulación con la imagen de la reina (AD20, 2019); mismo procedimiento realizarían los países que tengan la imagen de la Soberana en sus billetes, lo implicaría un gasto elevado por su reemplazo, en concatenación con la economía de Belice, ésta se agudizaría más, tomando en cuenta que citado país presenta una deuda que se aproxima a su PIB (Datosmacro.com, 2018).

3 Los orígenes de la *Commonwealth*, se remontan con la declaración de Balfour en 1926, durante la conferencia Imperial la cual establecería una igualdad legislativa y autonomía para todos los miembros del Reino Unido, referida declaración se formalizó el 11 de diciembre de 1931 cuando el parlamento Británico mediante el estatuto Westminster sustituyó el Imperio Británico a *British Commonwealth of Nations*, integrada por el propio Reino Unido, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Suráfrica, Pakistán y Ceylán. Posteriormente en 1949 con la declaración de Londres el Gobierno Británico la concepción de *Commonwealth of Nations*, suprimiendo la palabra británico del título. Fuente: <https://thecommonwealth.org/about-us/history>.

Otro de sus efectos, radica sobre la figura de la Reina Isabel II como piedra angular de la *Commonwealth*, benefactora de casi 600 organizaciones (Monarquía confidencial, 2016) y símbolo del Reino Unido, es que, a falta de esta figura se presagian cambios en la mancomunidad luego de que Australia y Barbados mostraran interés en convertirse en Repúblicas, su posible efecto sería una reacción en cadena de algunos países en dejar la mancomunidad; esto supondría un replanteamiento de la monarquía.

México y el Caribe

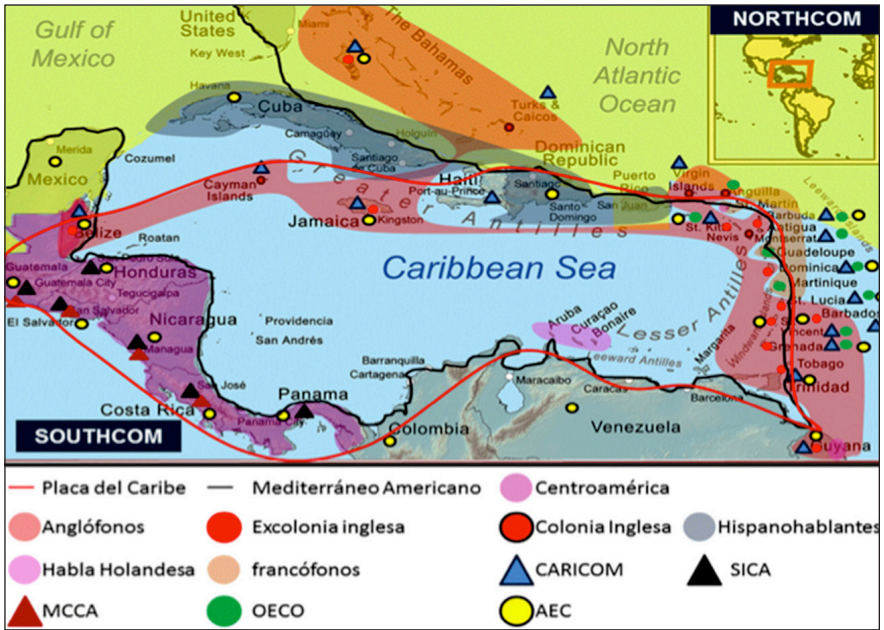
El Caribe insular ha tenido permanentemente un interés geopolítico por su simple posición respecto al continente y de acuerdo a la época, los intereses económicos, políticos y militares se priorizan; su disposición permite acceder al continente americano y conectarse con el océano Pacífico vía el canal de Panamá y viceversa, por disponer de cuatro rutas marítimas (por el estrecho de la Florida, canal de los Vientos, canal de la Mona y paso de Anegada) o ser una ruta insular por la franja que forman las islas, mismas que conectan el sur de Florida con Suramérica.

Otra de las características de este conjunto geográfico, es su identidad cultural como resultado de la herencia de sus ex-colonizadores; lo cual va aparejado con su conformación de su idioma, es decir, un Caribe con habla hispana, francófona, anglófona y neerlandesa; esta complejidad también da forma a su organización política, desde un Estado socialista como Cuba (quien actualmente tiene bloqueos económicos por parte de Estados Unidos de América), así como repúblicas presidenciales y sistema parlamentario; generando así, una diversidad de ascendencia e ideologías, quizás, el único elemento vinculatorio de este conjunto geográfico está en su historia, con su emancipación de sus antiguos colonizadores y su sistema económico basado en la agricultura, en específico de la caña de azúcar, (véase figura 4).

Otro elemento de complejidad, son los problemas migratorios y el tráfico en cualquiera de sus formas, problemas que son similares a los que tenía el antiguo imperio español con los piratas, en lo que se refiere a la utilización de la geografía de las Antillas como un medio para ejecución de ofensivas a sus galeones y colonias, además del abandono al que fueron sujetas las islas de este conjunto espacial; en analogía con los problemas del Siglo XXI, la posición geográfica del Caribe es un factor que no ha perdido su valor estratégico, debido a que la franja conformada por las islas, son un corredor que conecta en sus extremos a sus productores y receptores

haciendo de ella una ruta para la migración ilegal y tráfico en sus diversas formas; por lo tanto, el poco o mucho interés de esta extensión, trasciende en el macizo continental.

Figura 4: Mapa del Caribe insular.



Fuente: Elaboración propia, con información del Servicio Geológico Mexicano, Comandos de Combate (U.S. Dept of Defense), dos siglos de la historia de México, *The Commonwealth*, *Le Monde de la Francophonie*, *Pollylingual*, La Comunidad del Caribe, Sistema de la Integración Centroamericana, Mercado común Centroamericano, Organización de Estados del Caribe oriental, Asociación de Estados del Caribe.

Otra amalgama de esta complejidad se suma, los relativos a la impunidad y corrupción, los cuales son factores que impactan en las estructuras políticas y debilitamiento de instituciones que dan paso a la existencia de paraísos fiscales,⁴ los cuales tomaron su origen con la descolonización y la reindustrialización de las antiguas potencias coloniales en la década de 1960 (Forbes, 2018).

En adición a las complejidades descritas que se presentan en el Caribe insular, se debe agregar, las derivadas por la inamovible posición geográfica

4 Su origen proviene del vocablo inglés *tax haven* (refugio fiscal) y por un error de traducción del inglés al francés de *haven* (refugio) por *heaven* (cielo, paraíso) el término quedaría como *paradis* fiscal. La actividad como tal se remonta en los Siglos XVII y XVIII con la actividad bucanera y pirata sobre las islas del caribe, y en 1957 germinaría con la promulgación de leyes británicas que favorecieron la aparición de territorios. este término se usa para referirse a los territorios que tienen baja nula tributación con normas específicas que garantizan la opacidad de transacciones con ausencia de registros, formalidades y controles tanto de empresas como de personas. Fuente: <https://forbes.es/empresas/10095/como-funciona-un-paraíso-fiscal/>

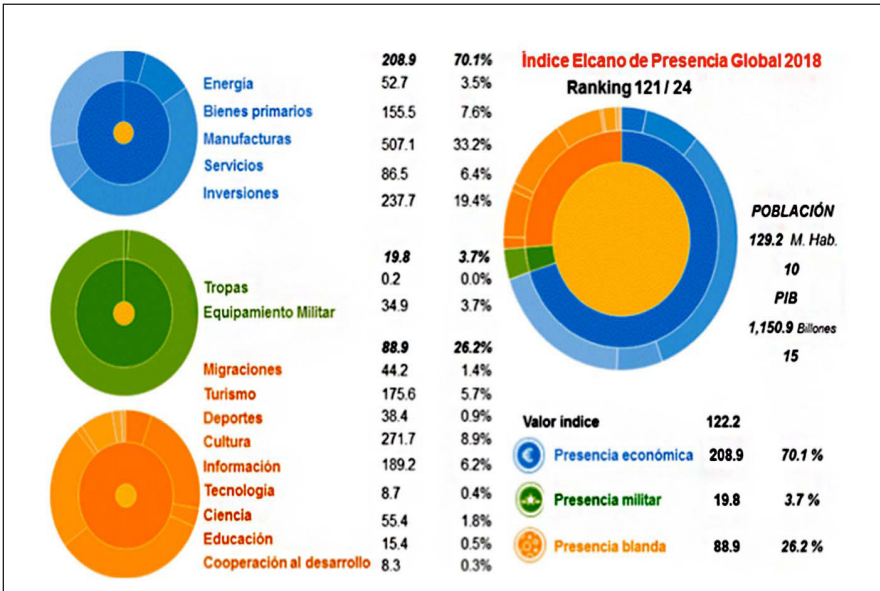
que ocupan, lo cual les hace vulnerables a la frecuente propensión del paso e impacto de huracanes; además, de encontrarse sobre la placa tectónica del Caribe, que puede generar desplazamientos que provocan diversas actividades sísmicas; referidos fenómenos naturales, pueden acarrear daños que, dependiendo de su intensidad, repercuten en la vida económica y política de los países integrantes.

A pesar de que México tiene seis representaciones diplomáticas en: Trinidad y Tobago, Santa Lucía, Jamaica, Cuba, Haití y República Dominicana (SRE, 2018a) en el Caribe insular, su presencia se limita a lo comercial, específicamente para la promoción y protección recíproca de inversiones.

Con Belice no se tiene signado ningún tratado de libre comercio, lo cual es de interés de ese país fronterizo, no obstante, se conserva el interés de la concreción de citado tratado en cuanto ambas naciones determinen las normas para establecer el intercambio comercial y definir los compromisos que ambos Estados tienen con otros países del Caribe (Roo, 2017), tratando este último punto superficialmente sin detallar qué compromisos tienen ambas naciones; sin embargo, Belice mantiene un comercio con los estados de Yucatán (compra de camarón, langosta y salsa habanera) y Tabasco (intercambio comercial de ganado). Tomando en consideración la extensión del territorio, cantidad de población y actividad económica entre México y los países del Caribe insular, bajo un tamiz económico, el resultado es un diferencial en el peso específico y diversificación económica de cada región, en el cual, México está en un grado mayor que citada región del Caribe, debido a que la economía de esta última es fundamentalmente agrícola y turística (excepto Bahamas, San Vicente y Nieves y, Trinidad y Tobago), lo que refleja asimetrías entre ambas identidades geográficas. México tiene como socios comerciales a Estados Unidos de América, Canadá, China, Unión Europea, Centroamérica (excepto Belice), Suramérica, Israel, Japón, además de figurar como la economía “número 15” preponderantemente con una presencia económica seguida del poder blando y presencia militar (WEF, 2018), (véase figura 5); mientras tanto, esta región de países pequeños y de población, se organizaron en la CARICOM, quienes tienen como principales socios a: Estados Unidos de América, Unión Europea, Canadá, Reino Unido y recientemente, a la República Popular de China (SELA, 2015, p. 13). La Comunidad del Caribe tiene cuatro pilares (integración económica, coordinación de política exterior, desarrollo humano y social

y, seguridad), concuerdan con los intereses de México, especialmente en el de seguridad.

Figura 5: Índice de presencia global.



Fuente: Elaboración propia con gráficos e información del IEPG del Real Instituto Elcano.

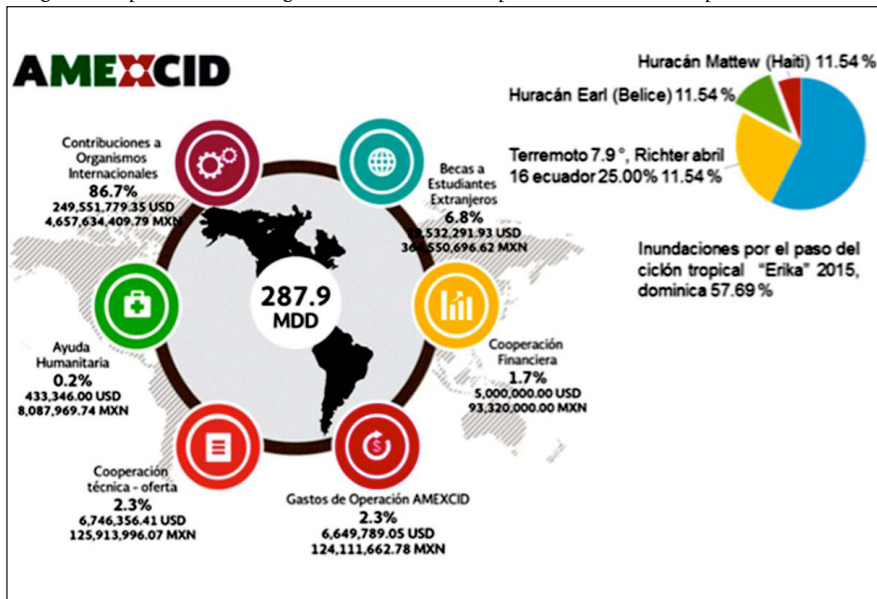
La inamovible posición geográfica de México y el Caribe insular, delinean la vecindad de sus fronteras marítimas que inalterablemente compartirán; por tal razón, debe ser una premisa básica para pasar de una seguridad unilateral a una colectiva, con el objetivo de degradar las actividades ilegales que inician desde las islas del Caribe y que finalmente, impactan en el sureste mexicano. El interés comercial y económico no debe ser el único fin que busque el Estado mexicano, sino que, estos intereses deben complementarse con uno de los elementos del poder nacional que pueda profundizar y ampliarse y, sobre todo, que sea aceptado por aquellas entidades; referido poder yace en la cultura e historia (poder blando) que comparte México con los países del Caribe insular. La finalidad de emplear este elemento del poder nacional que nos indica Morgenthau, es causar un efecto de atracción de la sociedad y de las autoridades, para fijar los principios políticos de México.

En correlación con el principio de cooperación internacional de su política exterior, el Estado mexicano tiene una agencia para la cooperación internacional AMEXCID, la cual gestiona las cooperaciones para el desarrollo que recibe y otorga a organismos y países que lo requieran.

Referidas cooperaciones, son capacidades o parte de su poder nacional que utiliza desde el enfoque de cooperación, para influir allende sus fronteras. Belice, ha sido receptor de estas capacidades, las cuales se expusieron anteriormente.

Matizando las concepciones de poder nacional de Morgenthau y la clasificación de las capacidades del AMEXCID: cooperación técnica y científica, académica, promoción cultural y turística; éstas son capacidades inmateriales, decisivas en el desarrollo de un país. Mientras que: ayuda humanitaria, promoción económica y cooperación con Mesoamérica y el Caribe, son capacidades semi-materiales, ya que éstas aseguran el bienestar y desarrollo de una población; además, se basan en las capacidades materiales (geografía, recursos naturales). Las capacidades que expone la AMEXCID son 194, con la participación de 61 dependencias (AMEXCID, 2019) para el desarrollo de 17 objetivos de la ONU, (véase figura 6).

Figura 6: Capacidades de la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo.



Fuente: Elaboración propia con información y gráficos de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

La política exterior de México recae en su cooperación con otras naciones como se argumentó en el libro Cien años de cooperación de México: “Para México, la cooperación internacional, además de una tradición diplomática, es una apuesta vigente para proyectar nuestros principios e intereses en el mundo” (Figuroa Fischer, 2016, p. 15); que, lejos de

ser una tradición, resulta ser una geoestrategia que México debe tener siempre presente, y así, reconocer el valor geopolítico que representa esta configuración de islas, mismas que pertenecen a organizaciones internacionales y por lo tanto, tienen voz y voto. En este punto, el trabajo diplomático juega un papel importante que depende de su calidad, como lo refiere Morgenthau, derivado de que este elemento del poder es decisivo en la supervivencia del Estado, ya que las acertadas o erradas decisiones que se tomen, repercuten en el mismo, por lo cual, el recurso humano que conforma este elemento, no sólo basta que conozca el contexto internacional sino más bien, que lo entienda y correlacione con los intereses que estén de por medio para una acertada toma de decisiones.

Esa toma de decisiones, vista desde el perspectiva de Francois Thual, es parte de la diplomacia, dado que la decisión es producto de las interrogantes que propone este autor; la primera, es la identificación de los autores que son Belice, los países de CARICOM y socios comerciales; las motivaciones son por cuestiones de seguridad, encaminadas a aminorar los efectos de las migraciones y degradar actividades ilícitas que emergen de la región del Caribe insular, motivando el actuar voluntario de las autoridades de esta región como parte de un esfuerzo hacia una seguridad colectiva, citado esfuerzo sería el resultado de haberse armonizado y adherido a los intereses políticos de México, por medio de las capacidades con las que coopera y cuenta el Estado mexicano; en sintonía con lo anterior, las intenciones tienen el objeto de ampliar la seguridad de la frontera marítima, hasta las fronteras de los países caribeños, lo que decanta en la seguridad colectiva, derivado de la coincidencia de los pilares de esta comunidad con los objetivos de México; en cambio, México contribuirá con su desarrollo apoyándose de Belice, con quien tiene un enclave cultural, el cuál será la muestra de las cooperaciones de desarrollo que ha otorgado México a este país.

Expresados argumentos, son la vía para establecer una alianza en donde los intereses de México (como los de la comunidad del Caribe) tengan coincidencia, promoviendo de esta forma, la construcción de una alianza que permita estabilizar la región, tal como lo apunta Thual, transformando el enfoque de alianza en una integración de estas dos regiones, de la cual México sea la potencia regional que subsista y funja de enlace con el país vecino del norte con los caribeños, aprovechando y valiéndose de una proyección geopolítica.

Conclusiones

Una de las capacidades de México, -con mayor presencia a nivel internacional- descansa sobre el poder blando; bien valdría la pena hacer el esfuerzo por robustecer esta parte del poder nacional de México sobre la región del Caribe insular, haciendo del poder blando, un instrumento disuasorio dentro de la proyección geopolítica construida por Mahan y Spykman, que tendría como objetivo, convertir a México en un puente con América Latina y el Caribe para Estados Unidos de América.

La región del Caribe insular, es una zona compleja, dada la multiculturalidad que existe, como resultado de haber sido depositaria de los intereses de los antiguos imperios. El valor estratégico que tuvo el Caribe insular con los españoles, ingleses, franceses y holandeses y, a finales del Siglo XIX por Estados Unidos de América, sigue vigente, no solo por la posición que tiene con respecto al macizo continental, sino porque al mismo tiempo, los países de esta región son miembros de Organismos Internacionales (ONU y OEA) y, bajo la idea de que cada país tiene voz y voto, su aprobación consolidada puede influir en los intereses regionales, adquiriendo esta región un valor geopolítico, que tendría un valor agregado para México, si este se destaca como un líder regional.

Desde la óptica de la geoeconomía, esta región es tenuemente con un visible, tomando como referencia al comercio que sostiene México con otros países y regiones; sin embargo, las dificultades políticas y económicas de toda esta área, son causa de diversas problemáticas; entre ellas, la migración desorganizada y la delincuencia organizada transnacional, lo cual afecta a nuestras fronteras terrestres y marítimas, así como aquellas otras, en las que se vea afectada la proyección y la seguridad de México, las cuales pueden incidir y ser de interés para el Estado (políticas, culturales, ideológica y tecnológica).

La política de cooperación de México como geoestrategia, le ha servido en el pasado para ampliar y diversificar su política exterior y establecer sus intereses geopolíticos en los organismos internacionales. Por lo tanto, en la medida que México extienda su apoyo en cooperación para el desarrollo con sus vecinos fronterizos terrestres y marítimos; hablando del tema de seguridad, se podrán disminuir problemas de migración y delincuencia organizada en las proximidades de nuestras fronteras terrestres y marítimas, considerando que esa cooperación debe ser focalizada, profunda y amplia en materia de educación con fines de una

formación en materia de seguridad, con el fin de fijar los principios y políticas de México.

En la actualidad, las relaciones México-Belice se mantienen estables; sin embargo, en comparación con los apoyos que extiende México a otros países de Latinoamérica en materia de cooperación académica, es tenue, tomando en cuenta que la primera escuela que inauguró fue en 1982 y la segunda está en proceso de construcción. Referido programa no ha contemplado un proyecto para el Caribe insular.

México debe tomar conciencia de la relación con Belice y hacer que su vecindad e identidad caribeña, generen una vía para profundizar sus relaciones con los Estados del Caribe insular, los cuales pueden ser una muy buena plataforma para proyectarse en los países que conforman la Commonwealth y CARICOM; y con ello, observar las relaciones de poder de los actuales jugadores geoestratégicos con presencia en esta región como Inglaterra, Francia, Holanda y Estados Unidos América, así como con sus territorios de ultramar, ya sean colonias o excolonias.

Otros actores geoestratégicos con presencia en esta región son Rusia y China, quienes, a pesar de no poseer un asentamiento geográfico, sí tienen una presencia económica, política, comercial y cultural, que va en crecimiento; por un lado, Rusia mantiene como socio estratégico a Cuba, quien en el pasado fue su aliado y en el presente lo reafirma después de condonar el 90% de la deuda que tenía con la URSS y el mantenimiento de apoyo técnico militar. China ha penetrado en esta región utilizando una diplomacia de cooperación, desarrollo, prosperidad y asistencia humanitaria, recurriendo en la inversión (infraestructura en construcción, tecnología, comunicaciones) y ayuda económica.

Belice mantiene una deuda casi equivalente a su PIB, que lo hace susceptible a los efectos económicos que se susciten internacionalmente, tomando en cuenta que citado país con pertenencia a la Commonwealth, al fenecer el jefe de Estado, tendrían implicaciones económicas y políticas, que consideran un gasto por el cambio de la moneda, el cual impacta asimétricamente a las economías de referida mancomunidad; en el caso de Belice, su impacto podría agudizar su situación económica y política al efectuar este cambio, y su efecto se dejaría sentir en la vecindad de la frontera.

El conflicto limítrofe entre Belice y Guatemala, ha tenido afectaciones hacia México, derivado de que, las inmediaciones de la línea de adyacencia, ambos Estados no la han dotado de los servicios básicos, creando así una zona insegura que ha impactado de forma negativa a la población; situación matizada con las características físicas de la selva, que convierten a esta zona en una evidente oportunidad para que sea ocupado por organizaciones criminales trasnacionales.

Por otro lado, se considera prioritario actualizar el tratado de límites con Belice para conciliar los intereses limítrofes entre ambos países, bajo los principios de nuestra política exterior, a fin de asegurar una salida de la Bahía de Chetumal.

**CAPÍTULO
IV
FRONTERAS
MARÍTIMAS**

Es urgente repensar los conceptos de límite, frontera y territorio, ya que siempre se subrayan sus connotaciones negativas, sobre todo quienes tienen asegurado su territorio, sus límites y sus fronteras mediante un Estado nacional. *Jule Goikoetxea Mentxaka*¹.

FRONTERAS MARÍTIMAS DE MÉXICO: GEOPOLÍTICA, RETOS Y OPORTUNIDADES ANTE EL NUEVO ORDEN MUNDIAL

CAPITÁN DE FRAGATA
ADONAY SANDOVAL MEDINA

México y su territorio

La extensión territorial de México, considerando únicamente la superficie continental, incluyendo islas, según cifras emitidas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el año 2010, es de 1,960,189 km².

Debido a la posición que el país ocupa en la geografía del continente, este obtiene una situación bioceánica, debido a que, por medio de ambos litorales, tiene acceso a los dos océanos más grandes e importantes del orbe, el océano Pacífico y el océano Atlántico, condición que, además, le proporciona grandes ventajas geopolíticas, al ubicarse en el centro del continente americano, lo cual debe ser aprovechado por políticas gubernamentales bien definidas e impulsar la conexión inter oceánica, con lo que se favorecería el comercio marítimo mundial que discurre entre Asia y Europa, usando las rutas marítimas establecidas para tal fin.

A lo largo de los 11,122 kilómetros de costas en ambos litorales (7,828 en el litoral del océano Pacífico y 3,294 en el litoral del golfo de México y mar Caribe, con acceso a la vertiente atlántica); longitud que se distribuye en 17 estados costeros (11 en el Pacífico y 6 en el Atlántico) (Para todo México, 2019), en los cuales se cuenta con infraestructura portuaria para atender al comercio marítimo nacional e internacional a través de los 117 puertos y terminales habilitadas (58 en el litoral del Pacífico y 59 en el litoral del golfo de México y mar Caribe), de los cuales 69 reciben tráfico de altura y cabotaje, en tanto que 48 atienden únicamente tráfico de cabotaje (Murillo, 2017).

¹ Filósofa política, escritora y activista feminista vasca, conocida por su producción teórica y literaria. Nació en 1981.

Según lo estipulado en la Segunda Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), en donde se establecieron los límites del espacio marítimo correspondiente a cada Estado costero, México tiene una mayor proporción de extensión marítima que continental. Lo anterior, es benéfico para la economía nacional, debido a que en esa gran masa de agua, lecho marino y subsuelo existe una enorme riqueza y diversidad de recursos naturales como ecosistemas marinos, minería marina y pesca, entre otros, que contribuyen al desarrollo del país (Lara, 2008).

Figura 1: Territorio continental e insular de México.



Fuente: paratodomexico.com.

Al respecto, José Rubén Lara, en el artículo «Las ecorregiones marinas de México», publicado en el 2008 en la revista Capital natural de México, cita:

La amplia gama de recursos y ecosistemas marinos con que cuenta, significa que, en términos de litorales y superficie marina, México es el décimo segundo país mejor dotado en el ámbito mundial, y al igual que el resto de los países del mundo, enfrenta una serie de oportunidades y amenazas para elaborar estrategias y políticas públicas para el uso sustentable de sus recursos marinos.

Lo anterior supone que, el Estado mexicano cuenta con un gran potencial de recursos naturales existentes en su superficie marítima.

Fronteras marítimas y su importancia

Si se consulta la Enciclopedia jurídica, ésta define el término «frontera», de acuerdo al Derecho Internacional Público, como el límite del territorio de un Estado. Agrega, además, que se define por medio de una línea donde comienzan y acaban los territorios de los Estados vecinos; establece, también, que pueden ser líneas naturales o ideales de separación que delimitan su esfera de actividad jurídico-política. De lo anterior, se deriva que legalmente, el mar se puede considerar en dos grandes divisiones: el mar adyacente y el mar libre. El mar adyacente, se constituye por el Mar Territorial y el mar jurisdiccional (Rogers, 2020).

De la misma manera, la CONVEMAR de 1982, en su artículo 2, establece el Régimen jurídico del Mar Territorial, del espacio aéreo situado sobre el Mar Territorial y su lecho y subsuelo.

1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de Mar Territorial.
2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el Mar Territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.
3. La soberanía sobre el Mar Territorial se ejerce con arreglo a esta convención y otras normas de derecho internacional.

De esa manera, en la convención, se sienta el precedente para definir a las Fronteras marítimas a partir del establecimiento de los límites de Mar Territorial, Zona contigua, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental. Por lo cual, se puede entender a la frontera marítima como “La división de la superficie marítima, mediante el empleo de criterios fisiográficos, mayormente referencias geográficas, con que se delimitan las zonas de derechos exclusivos a favor de cierto Estado y le otorgan beneficios”; lo anterior, derivado de los conceptos establecidos en la CONVEMAR².

En la práctica, la delimitación de las fronteras marítimas, sirven para definir los límites de soberanía del Estado litoral, y para conocer el inicio del «mar internacional, o mar libre», lo cual implica aspectos económicos,

² Concepto adoptado por el autor, a partir de lo establecido en la CONVEMAR de 1982 y en apego al Derecho Internacional Marítimo.

ambientales y estratégicos a favor del Estado. De ahí deriva la importancia de establecer límites marítimos; en el caso de México, las fronteras marítimas trazadas en el litoral del océano Pacífico, no entrañan gran problemática, debido a que estas se delimitaron en apego a lo establecido por el Derecho del mar, con base a la CONVEMAR; además de que, al norte, se limita con los Estados Unidos de América (EE.UU.) y al sur, con Guatemala, con quienes no existen grandes conflictos fronterizos.

En el caso de las fronteras marítimas mexicanas establecidas en el litoral del golfo de México y del mar Caribe, vale la pena analizar la situación que prevalece con los Estados vecinos (EE.UU. y Cuba, en el golfo de México; Belice y Honduras, en el mar Caribe), debido a múltiples intereses económicos que entrañan, entre otros factores, la explotación de los yacimientos transfronterizos y la pesca.

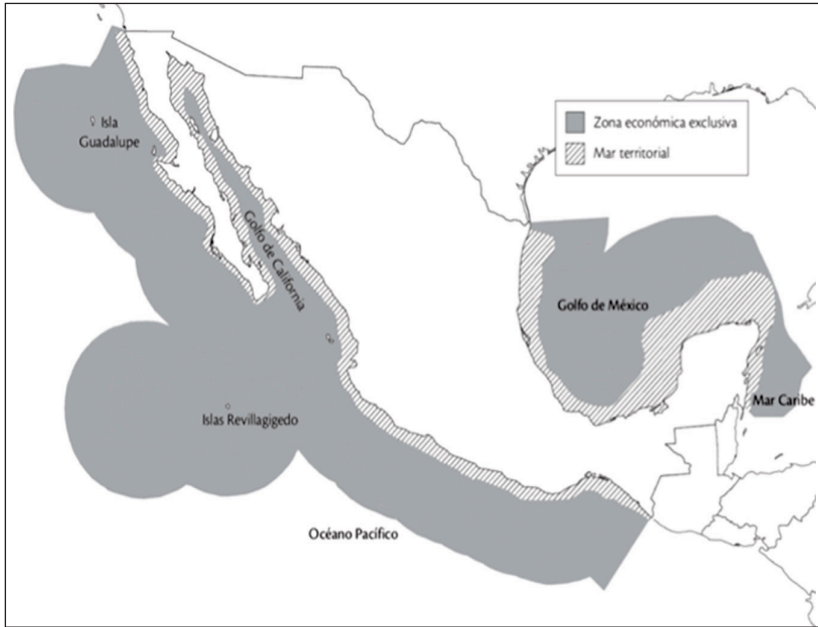
En México, de acuerdo a lo estipulado en la Ley Federal del Mar de 1986, la zona marítima de jurisdicción nacional se integra por: Mar Territorial, zona contigua y Zona Económica Exclusiva (ZEE); esta última se extiende hasta las 200 millas náuticas, contadas a partir de las líneas de base desde las cuales se mide el Mar Territorial. Esto, otorga al Estado mexicano, una superficie de 3,149,920 km² de extensión marítima.

En el litoral del océano Pacífico, la superficie de las zonas marinas de jurisdicción nacional, equivalen a 2,320, 380 km², que incluye la correspondiente al Mar Territorial y ZEE; en tanto que el litoral del golfo de México y mar Caribe, las zonas marinas, tienen una superficie de 829,540 km² (Espino, 2004). Debido a la gran extensión de las mencionadas zonas marinas, es menester que el Estado mantenga presencia para ejercer los derechos de soberanía que se le concede en los tratados internacionales y, por consiguiente, realizar actividades de exploración y explotación de los recursos existentes, en favor del mismo Estado, lo que supone de interés para otras economías extranjeras y convierte a México en un importante actor Geopolítico en la región, debido a la dinámica de los mercados internacionales y al transporte marítimo, debido a que un gran porcentaje del comercio mundial, discurre por la vía marítima.

Los límites marítimos nacionales cobran relevancia debido a la vecindad con EE.UU. y Cuba en el golfo de México, por la existencia de yacimientos transfronterizos de recursos explotados por medio de la minería marina, en donde además de existir una gran actividad marítima por extracción de

hidrocarburos y su logística, se realizan actividades pesqueras, lo que a la postre, redundará en el beneficio económico para los Estados involucrados; mientras que en el mar Caribe, los límites marítimos nacionales, crean vecindad con las aguas de Belice y Honduras.

Figura 2: Límites marítimos de México



Fuente: Las eco regiones marinas de México Juan E. Bezaury-Creel.

La importancia de los puertos mexicanos ubicados en el golfo de México y mar Caribe, reside en el hecho de que tienen fácil acceso a los puertos y mercados ubicados en el océano Atlántico, lo que les otorga una gran ventaja sobre aquellos cuyo acceso a esa parte del mundo se constriñe al uso de las instalaciones del canal de Panamá para lograr conectar con los puertos del Atlántico y los mercados europeos, del Mediterráneo y del Medio Oriente. A la vez, el acceso a los mercados del mar Caribe, de la costa Este de América del Sur y los ubicados en la costa Oeste del continente africano.

Una vez visualizadas las imágenes de los mapas en que se muestran los límites marítimos o fronteras marítimas de México y sus vecindades, se puede dimensionar la superficie marítima en la que el Estado mexicano debe ejercer su soberanía, tanto en exploración como explotación de los recursos naturales existentes en la masa de agua, en el lecho marino y debajo del mismo, en favor de la economía nacional.

Fronteras marítimas y geopolítica

Si bien el término «fronteras marítimas», no alude a una demarcación tangible, ésta se fundamenta en el Derecho del Mar, el cual, a través de la CONVEMAR, otorga a cada Estado, la potestad de ejercer su soberanía sobre el área marítima ubicada dentro de los límites de mencionadas fronteras. Como resultado de los acuerdos adoptados por la gran mayoría de los Estados participantes en la tercera Convención del Mar³, algunos países se vieron beneficiados en la delimitación de sus respectivas superficies marítimas. En el caso de México, al aprobarse el texto de la convención, se ratificó que la extensión marítima sobre la cual el Estado mexicano ejerce soberanía sobre una superficie de 3,149,920 de km², los cuales albergan en su interior una gran cantidad de recursos naturales.

Figura 3: Límites marítimos nacionales en el golfo de México y mar Caribe.



Fuente: Portador noticias. Consultado en: www.portador.com.mx.

Al respecto, Ricardo Méndez Silva (2013)⁴, en el artículo titulado «Mexico and the Law of the Sea, Contributions and Compromises», alude a los

3 La Tercera Convención del Mar, se aprobó oficialmente el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica. Tan solo al primer día de apertura de la convención, esta recibió 119 firmas; así mismo, entró en vigor en noviembre de 1994. Al mes de junio de 2020, 168 países han ratificado el texto de la convención, destacando que, a la fecha, los Estados Unidos de América, continúa sin ser parte de la CONVEMAR. Tomado de “El derecho del mar, dibujando fronteras en las aguas”, consultado en www.elordenmundial.com, el 10 de agosto de 2020.

4 Investigador en el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.

recursos y aportaciones del entorno marítimo a la economía nacional, considerando que se apliquen las mejores políticas nacionales:

El país es bañado por cinco mares que definen su fisonomía terrestre, el Pacífico, el Atlántico, el golfo de México, el Caribe y, como un mar mexicano bendecido por su formidable riqueza, el golfo de California. Diez mil kilómetros tienen sus litorales, los más grandes en América Latina; unas 200 especies de peces susceptibles de explotación comercial surcan sus aguas; la Zona Económica Exclusiva es superior a la extensión terrestre, lo que la convierte en la octava del mundo en tamaño; un número indeterminado de islas esperan a ser aprovechadas; y para colmo, en los fondos marinos y oceánicos -cubiertos por la Zona Económica Exclusiva que se extiende a partir de la isla Clarión en el Pacífico- reposan importantes yacimientos de nódulos polimetálicos. Aparte han de verse las ventajas para el turismo que obsequian sus costas y un sinfín de playas atractivas; existe la posibilidad de utilizar las mareas para la producción de energía eléctrica; en la Plataforma continental son explotados los yacimientos petroleros que han sido palanca del desarrollo nacional; hablemos también de la pesca deportiva en los últimos decenios; y el pendiente de establecer un sistema de comunicación marítima que una a los estados a lo largo de la costa (Silva, 2013).

Con esto, el investigador Méndez Silva, resalta la importancia del entorno marítimo para la economía nacional y la preservación de los recursos para beneficio exclusivo del Estado mexicano.

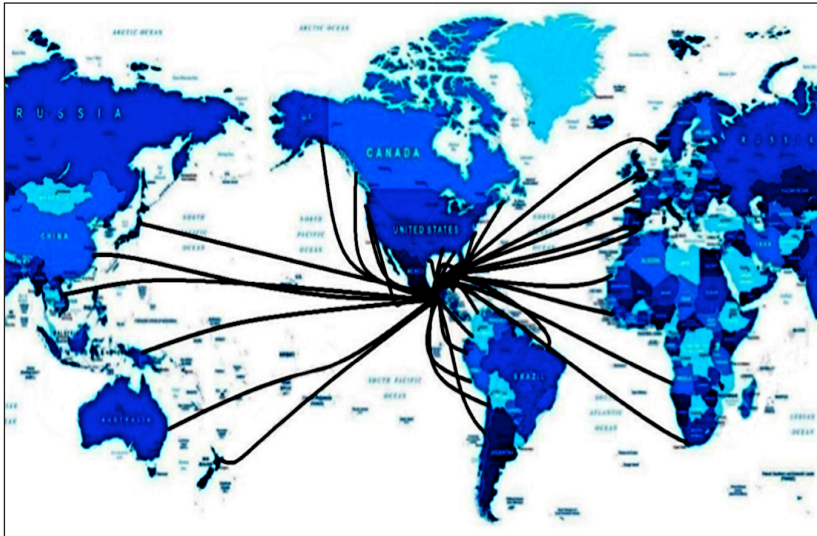
Tomando en consideración la importancia de la anterior descripción del entorno marítimo de México y, valorando su posición geográfica en el continente y en el orbe, además de la dinámica económica generada por el comercio internacional, que, como se mencionó, éste se mueve mayoritariamente por la vía marítima, se considera conveniente aludir a la definición del término geopolítica, acuñado por el ingeniero Alberto Escalona Ramos (1959)⁵ y asentado en su obra «Geopolítica Mundial y Geoeconomía» dice:

5 Ingeniero civil con inmensa vocación por las ciencias antropológicas y humanidades, mismo que se distinguió como maestro auténtico, por sus conocimientos y la forma de exponerlos a sus alumnos. Nació en Guadalajara, Jalisco en 1908 y falleció en la Ciudad de México en 1960. Dentro de las múltiples publicaciones, destaca la obra “Geopolítica Mundial y Geoeconomía”, en la cual, define el término geopolítica, el cual se considera base para el estudio de esta disciplina en nuestro país. Tomado de www.historicas.unam.mx

La geopolítica es la ciencia y arte o técnica de la aplicación del conocimiento de los factores geográficos, políticos e históricos, en acción recíproca y conjunta, para el dominio político del espacio (con todo lo que tal dominio implique en lo económico, social y cultural), previendo y aprovechando –como es propio de toda ciencia y técnica– las desigualdades de efectos que éste pueda causar debido a la desigualdad de acción de cada una y de todas estas causas justas (Ramos A. E., 1959).

En este concepto, el ingeniero Escalona Ramos, imprime la importancia que para el Estado mexicano reviste el conocer los factores geográficos del espacio con que se cuenta debido a que en este convergen múltiples factores económicos, sociales y culturales, por lo que apuesta por el aprovechamiento de los recursos existentes tanto en el territorio continental, insular y en la extensión marítima, cuyo límite son las fronteras marítimas.

Figura 4: México y la conexión marítima con mercados mundiales.



Fuente: Elaboración propia, con imagen tomada del portal 123rf.

Ahora bien, partiendo del concepto de Escalona Ramos, cobran notoriedad los factores que juegan en éste, dado que la geografía nacional se considera como de mayor importancia, debido a la posición del país en el continente, ya que se ubica prácticamente a la mitad del mismo; es justo aquí en donde la «bioceanidad» de México resalta, ya que el istmo de Tehuantepec se debe de mirar como el puente que une los litorales

del océano Pacífico con el Atlántico. Esta característica debe verse como una gran ventaja sobre otros países de la región, dado que ésta permite la conexión de los puertos mexicanos con los de Asia, Europa, África y Oceanía, ya que la mayoría de las rutas del comercio marítimo convergen en México, lo cual favorece las actividades económicas, al permitir enlazar las diversas áreas mundiales de producción, con las de consumo, con lo cual se beneficia la economía nacional.

Otro factor de peso en el concepto de geopolítica, es el aspecto «político» del mismo. De este factor emanan las acciones que el Estado emprende como consecuencia de las decisiones tomadas por la élite gobernante. El rumbo económico de la nación, depende en gran parte, de las alianzas, convenios y tratados comerciales de los que, principalmente, se obtengan beneficios tanto en materia económica, como en materia social; esto último, debido a que como parte de la puesta en marcha de estos mecanismos económicos, se privilegian las condiciones de generación de empleos, entre otros, con el consecuente beneficio para la población.

El factor histórico, debe tenerse presente en todo momento, sobre todo, durante la toma de decisiones, ya que “aquél que no conoce su historia, está condenado a repetirla⁶”; este punto se considera vital para la economía nacional, es un tema que todos los involucrados en decidir el rumbo del país debe de conocer a profundidad. En el caso de México, existen numerosos pasajes de la historia que nos muestran claramente los yerros de las decisiones políticas, cuyas consecuencias han sido catastróficas y de grandes magnitudes; como ejemplos sobresalientes, se citan: Las invasiones francesas y estadounidenses, la pérdida de territorios continentales e insulares, las concesiones para la explotación de recursos naturales a favor de extranjeros, por nombrar solo algunos.

Es por ello, que la geopolítica cobra relevancia, al ser ésta la disciplina desde la cual se deben ponderar los riesgos y los beneficios que para la economía nacional entraña tomar ciertas decisiones, las cuales deben tener como único fin, obtener beneficios para el Estado mexicano. En este tenor, las decisiones políticas deben apuntar a que los recursos naturales existentes en el área marítima nacional sean explotados ordenadamente otorgando prioridad a empresas nacionales; asimismo, que estos recursos, sean protegidos para provecho de la economía nacional.

6 Frase atribuida a Napoleón Bonaparte. Tomada del portal www.proycontra.com.pe

Por otro lado, el Doctor Leopoldo Augusto González Aguayo (2017)⁷, define a la geopolítica como:

El arte, la ciencia, la disciplina, la técnica y, en suma, el método de pensamiento que permite a cualquier dirigencia, no sólo en cualquier sociedad, sino en cualquier tiempo y momento, conocer los recursos con que cuenta y de los cuales carece, esto con objeto de obtener o alcanzar sus grandes propósitos y objetivos estratégicos y, en función de la coyuntura que se viva en ese momento respecto a sus vecinos, se podrá actuar en consecuencia (Aguayo, 2017).

En esta definición, el doctor González Aguayo, enfatiza la importancia que para la dirigencia (en este caso, política o empresarial) tiene, en primer término, la «obligación» de conocer con cuáles recursos naturales se cuenta y en qué magnitud, asimismo, de los que carece y que son sustanciales para mantener la dinámica económica nacional. El motivo por el cual, todo tomador de decisiones debe estar al tanto acerca de los recursos naturales necesarios, es debido a que, en base a la existencia de los mismos, se deben plantear las metas y objetivos estratégicos que se pretendan alcanzar en determinado periodo, con miras a potencializar el desarrollo nacional.

En este contexto, también es fundamental que los personajes, políticos y/o empresarios, tengan el conocimiento preciso acerca de los recursos naturales con que cuentan los países vecinos y, principalmente, todos aquellos actores con los que se tengan convenios y acuerdos comerciales, dado que, derivado de estas alianzas, se pueden obtener con mucha mayor facilidad, los recursos naturales esenciales para mantener la dinámica económica nacional.

Es precisamente bajo este contexto que la Talasopolítica ocupa un papel preponderante para la economía nacional, dado que, si se toma en cuenta la magnitud de la superficie marítima nacional, en este medio se llevan a cabo diversas actividades para el beneficio nacional. Según palabras del Doctor Luis Dallanegra Pedraza (2013)⁸, mencionadas en el trabajo

7 Licenciado en Ciencias Diplomáticas, Generación 1958-61, de la Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales (ENCPyS), UNAM. Grado de Doctor Especializado, extendido por el Instituto de Altos Estudios de América Latina, dependiente de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de París (Sorbonne), por estudios realizados de 1970 a 1972. Profesor-investigador adscrito al Centro de Relaciones Internacionales de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM. Tomado de www.mercosurabc.com.ar

8 Doctor en Ciencia Política y Relaciones Internacionales (Universidad Nacional de Rosario, Argentina). Profesor y Evaluador en Cursos de Grado, Postgrado y Doctorado en el país y en el

expuesto entre el 2 y el 6 de septiembre del 2013, en el Curso sobre Teoría y Metodología de la Geopolítica de la UNAM, por invitación especial del director del Instituto de Estudios Internacionales, Dr. Leopoldo González Aguayo, bajo el Título: «Talasopolítica en América Latina: Situación Histórica, Oportunidades y Perspectivas», se refirió a la Talasopolítica en los siguientes términos:

Quando uno utiliza el término “política”, se está haciendo referencia a la “toma de decisiones”. “Talasopolítica” tiene que ver, no sólo con el estudio sobre el mar, sino, y fundamentalmente, con las decisiones que se toman respecto de él, sus recursos, su ámbito como medio de comunicación, como espacio vital. Implica el estudio del Estado, no sólo en su territorio continental, sino también el marítimo. Hay que estudiar los recursos vivos y los recursos minerales y también las vías de comunicación. La talasopolítica es una rama de la geopolítica, cuyo estudio abarca el área más importante del planeta, ya que más de los dos tercios está conformado por mar y todas las riquezas vivas y minerales que hay en él. El estudio podría llamarse “Oceanopolítica”. Hay una conexión del territorio continental con el mar a través de los ríos. La geopolítica fluvial es la forma de integrar el territorio en lo nacional y a través de ríos de curso sucesivo y compartido, las regiones interestatales, a la vez que una manera de comunicar el interior con el mundo y a la inversa» (Dallanegra, 2013).

Como se aprecia en los párrafos anteriores del Doctor Dallanegra, corresponde a la Talasopolítica, las decisiones que se toman respecto al mar y sus recursos, considerando al ponto, como un espacio vital, como un medio de comunicación, en el cual se debe sentir la presencia del Estado, que es el ente a quien corresponde ejercer su soberanía, pugnando por obtener las mejores utilidades para el beneficio del mismo.

Lo anterior implica, la obligatoriedad para los tomadores de decisiones, de tener un pleno conocimiento de los recursos marítimos, analizar la conexión entre los espacios continentales, insulares y marítimos, con el

exterior. Director del Centro de Estudios Internacionales Argentinos (CEINAR) y de la Revista Argentina de Relaciones Internacionales, 1977-1981. Miembro Observador Internacional del Comité Internacional de Apoyo y Verificación CIAV-OEA en la “desmovilización” de la guerrilla “contra” en Nicaragua, 1990. Director de Doctorado en Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Rosario, Rosario, Argentina, 2002-2005. Investigador Científico del “Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas” (CONICET) 1988-2013. Tomado de: Talasopolítica: El aislacionismo de América Latina. En www.liusdallanegra.bravehost.com

objetivo de determinar qué tanto influye esta conexión en el desarrollo político y económico de la nación; asimismo, estudiar las rutas comerciales marítimas, buscando optimizar el desplazamiento de las mercancías que se mueven por este medio, con lo que se conseguirá la integración de regiones y de mercados; en este contexto, los diversos actores sociales y culturales de cada región, de cada mercado y los intereses de cada Estado, adquieren gran relevancia en la dinámica económica mundial.

Es por ello, que el Estado debe de implementar políticas marítimas -en otras palabras, proyectos de crecimiento nacional basados en la orientación de los asuntos marítimos del Estado- que permitan aprovechar los recursos marítimos con que cuenta, tomando en consideración que éstos, son parte de los intereses marítimos nacionales; en ese contexto y en apego a la definición dada por Francisco Hernández González (2019)⁹, en su ensayo «Los intereses marítimos de México», publicado en la obra México y el mar: relevancia del Poder marítimo nacional, que dice:

Los intereses marítimos son: la parte de los intereses nacionales que comprende el conjunto de medios que se emplean para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo, y que contribuyen a alcanzar los objetivos de desarrollo y seguridad nacional en conjunto (Hernández, 2020).

Con esta percepción, de acuerdo al autor mencionado, en México, los elementos que conforman el poder marítimo, derivado de la exigencia de obtener un desarrollo sustentable por medio del cual se logren atender necesidades imperiosas para mejorar las condiciones sociales, tales como generación de empleo. Los intereses marítimos son los siguientes:

- Flota pesquera mexicana.
- Industria naval mexicana.
- Investigación oceanográfica.
- Marina Mercante mexicana.
- Poder naval.
- Puertos mexicanos.
- Recursos energéticos.
- Sector turístico.

Recursos naturales y actividades marítimas

Como se aprecia, los intereses marítimos están intrínsecamente ligados,

⁹ Capitán de Navío de la Armada de México, Maestro en Seguridad Nacional por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV).

de modo tal que todos tienen participación en el desarrollo nacional, actuando desde las distintas actividades que se llevan a cabo. Los intereses se involucran en el manejo, obtención y conservación de los recursos naturales marítimos, de modo tal, que estos tienen participación en las políticas marítimas que dicte el Estado mexicano.

Al respecto, las diversas actividades marítimas que se practican en México, en las cuales se sustenta la dinámica económica marítima son:

- Energías renovables.
- Extracción de petróleo.
- Industria naval.
- Investigación científica y tecnológica.
- Minería marina.
- Pesca.
- Transporte marítimo.
- Turismo.

Figura 5: Principales actividades marítimas de México.



Fuente: González Hernández, Francisco. Tomada de: México y el mar: relevancia del poder marítimo nacional.

Turismo

De acuerdo con datos otorgados por el titular de la Secretaría de Turismo (SECTUR), en el 2019, la contribución del turismo al PIB fue del 8.8%, por

encima de los sectores de la construcción, minería, servicios financieros y otros (Palacios, 2019). Esta actividad, según la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), en el primer trimestre del 2020, representó el 8.9% del empleo nacional, información consultada en el portal del Gobierno de México, Secretaría de turismo.

En lo que respecta al turismo náutico, éste se sustenta en el hecho de que el país tiene más de 11 mil kilómetros de litoral continental y un territorio insular importante; cuenta con el arrecife de coral más grande del mundo; posee un amplio inventario de recursos turísticos naturales y artificiales; ocupa el primer lugar mundial de arribo de turistas internacionales en cruceros, además de contar con una amplia herencia cultural y gastronómica que goza de reconocimiento mundial; por lo que sobresale como tendencia mundial, que el turismo se concentre mayoritariamente en los destinos de sol y playa, fortaleciendo los servicios que esta actividad turística requiere, generando una gran cantidad de empleos directos e indirectos, de los que se nutre la economía nacional.

Al respecto y para mejorar las políticas turísticas con enfoque social, ambiental y territorial, para inducir la ocupación turística con un aprovechamiento ordenado y sustentable de los recursos turísticos, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 5 de agosto de 2019, el Acuerdo por el que se expide el Programa de Ordenamiento Turístico General del Territorio; con lo que se espera mejorar en todos los sentidos esta actividad, de la cual dependen muchos empleos en el país (SEGOB, 2019).

Minería marina

La existencia de los nódulos polimetálicos¹⁰ en los fondos marinos, se dio a conocer en 1837, tras darse a conocer los resultados obtenidos en investigaciones realizadas por el buque de bandera Británica *H.M.S. Challenger*; en estos nódulos, prevalece la existencia del manganeso. Estos minerales se encuentran en diversas regiones del planeta; en el

¹⁰ Los nódulos polimetálicos, se forman y crecen mediante un proceso que dura muchos años; los océanos, están saturados de partículas de hierro y manganeso que provienen de los ríos, de erupciones volcánicas y de manantiales submarinos. Al mezclarse estas partículas por medio de las corrientes marinas, forman partículas coloidales que se encuentran en los depósitos detritales y en el agua; al caer al fondo del mar, estas partículas se adhieren a cualquier objeto sobresaliente, como rocas y micrometeoritos, creando el núcleo o nódulo; este va creciendo capa por capa, hasta llegar a dimensiones apreciables. Su tamaño puede variar desde granos, hasta rocas que van de uno a veinte centímetros, con tamaño promedio de 5. Generalmente están compuestos de manganeso, hierro, sílice, plomo, aluminio, cobre, níquel y cobalto, de los cuales, los tres últimos son los de mayor importancia económica. Tomado de: Szekély, Alberto; "Los recursos de los fondos marinos dentro de los límites de la jurisdicción nacional mexicana", p. 13.

caso de México, se ha comprobado la existencia de los mismos, en el litoral de océano Pacífico, en la franja denominada «Zona de Fracturas Clarión-Clipperton» la cual discurre entre México y Hawái. De igual manera, estudios realizados en las costas adyacentes a la península de Baja California, indican la existencia de fosfatos, específicamente, en el golfo de Ulloa.

De acuerdo a lo contenido en el documento denominado «Política nacional de mares y costas de México», publicado en el DOF el 30 de noviembre de 2018, la riqueza que en el fondo marino en esa zona existe, es grande, dado que se ha calculado la existencia de reservas potenciales de:

Siete mil millones de toneladas de manganeso, 340 millones de toneladas de níquel, 240 millones de toneladas de cobre y 78 millones de toneladas de cobalto. La importancia de su potencial productivo se vislumbra en el dato de que en esta zona se desarrollan 12 de los 22 contratos de exploración otorgados por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (AIFM), según su informe de abril de 2018.

La posición inmediata de nuestro país con la ZFCC y la alta probabilidad de que muy pronto se transite de la exploración a la explotación de los minerales contenidos por los nódulos polimetálicos, indican que debemos fortalecer el desarrollo de la investigación científica y tecnológica, la creación de instrumentos normativos jurídicos y técnico-científicos para regular, atenuar, mitigar o eliminar los potenciales impactos naturales de las actividades que se generen en el aprovechamiento de estos minerales con la conservación de nuestro patrimonio natural. Para esto último, se requiere una gestión adaptable para responder a la naturaleza compleja y dinámica de los ecosistemas y a la precaria comprensión y deficientes conocimientos que poseemos sobre su funcionamiento (SEGOB, 2018).

Derivado de lo anterior, se establece que la riqueza en que se puede traducir la explotación de estos recursos minerales existentes en el lecho de la superficie marítima de México, es enorme; sin embargo, se deben estudiar a fondo los resultados del costo-beneficio para la economía nacional, debido a que, de acuerdo con la postura de investigadores en el área de las ciencias biológicas, los recursos minerales marinos, además

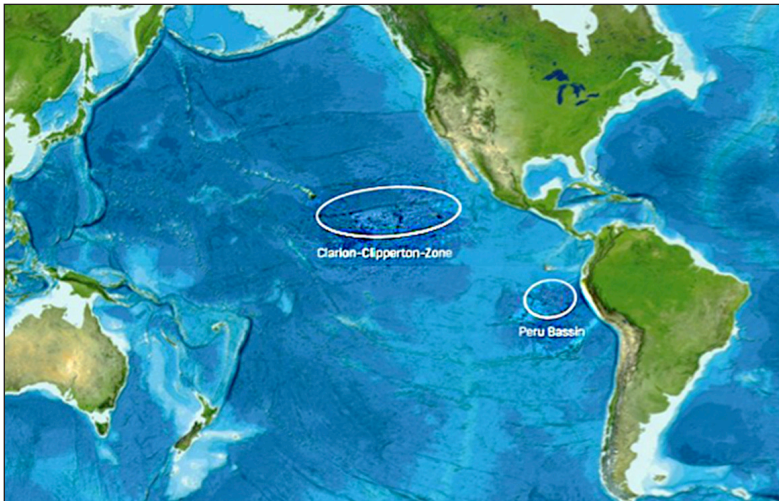
de la importancia económica, tienen relevancia biotecnológica, dado que la remoción de estos, por cualquier método, representa una alteración del hábitat marino y la función de los ecosistemas costeros y marinos (Cuevas, 2018).

Industria naval

La historia de la industria naval en México, muestra que prácticamente, ésta inició con la construcción de 13 bergantines que Hernán Cortés mandó a construir en el lago de Texcoco, para realizar la conquista de la Gran Tenochtitlan. Posterior a ello y durante la época de la colonia, en algunos lugares del litoral del océano Pacífico, se construyeron diversas embarcaciones para permitir a los conquistadores, realizar expediciones y continuar con la conquista de los nuevos territorios en el continente americano.

Tomando como relevancia la construcción de la primera embarcación con casco de acero, en los astilleros de Veracruz, en 1956, se marcó el despegue de la industria naval en el país, por lo que, en las décadas de los 70 y 80 del siglo pasado, el gobierno federal impulsó esa industria, por lo que en los astilleros del Estado y la iniciativa privada, se dedicaron a la construcción de embarcaciones menores, incrementando progresivamente el desplazamiento de las mismas, tomando en consideración el auge de la pesca; por lo anterior, se aprobaron presupuestos para apoyar estas actividades por medio de estímulos fiscales.

Figura 6: Zona de Fracturas Clarión-Clipperton.



Fuente: Nautilus minerals.

Con el declive de las actividades pesqueras, esta industria vio mermada sus actividades para los astilleros privados; sin embargo, en el caso de los astilleros nacionales, -actualmente a cargo de la Secretaría de Marina- la construcción de embarcaciones inició en 1960, con la Patrulla Fluvial Clase «Polimar» de 17 metros de eslora; a la fecha, se han construido 130 embarcaciones tanto para la Armada de México, como para PEMEX, PESCA y la iniciativa privada. En 1985, se inició con la construcción de patrullas oceánicas clase «Holzinger» y, acorde a las necesidades de la institución con miras a cumplir con la misión asignada constitucionalmente, se han construido diversos tipos y clases de embarcaciones navales, con los que se mantiene el reemplazo de unidades de superficie de la Armada de México.

En últimas fechas, en el Astillero de Marina número 20, sito en Salina Cruz, Oaxaca, se construyó la Patrulla Oceánica de Largo Alcance (POLA), con cuya embarcación se pretende incrementar la presencia del Estado en las aguas nacionales por más tiempo, hasta los límites de las fronteras marítimas del país; asimismo, y para paliar la problemática que se presenta en los litorales del Caribe mexicano, ante la atípica arribazón de sargazo a esas playas, a la institución se le encomendó la tarea de diseñar y construir seis embarcaciones para la recolección del mismo, con lo que se coadyuva en combatir las afectaciones de este fenómeno al sector turístico del país.

El impacto positivo de la construcción naval que se realiza en los cinco Astilleros de Marina -con capacidad de reparación y construcción naval-, contribuye grandemente al desarrollo del país, debido a que, además, se ha involucrado a instituciones nacionales que participan con tecnologías innovadoras en las que se genera una gran fuente de empleo -directos e indirectos-, con el consecuente beneficio de las economías locales y regionales.

Extracción de petróleo

La historia de la industria petrolífera en nuestro país, no es reciente; ésta se remonta a 1783 cuando el gobierno de la Nueva España expide las «Reales Ordenanzas de Minería de la Nueva España», en la cual se determinaba que la riqueza extraída del subsuelo, eran patrimonio de la Real Corona, la cual tenía la potestad de conceder derecho de explotación a particulares (COLMEX, 2008).

La industria del petróleo ha tenido, a lo largo de la historia, eventos relevantes, hasta llegar a 1938, año en el que se decretó la expropiación de la industria del petróleo, derivado de las diferentes condiciones laborales de los trabajadores mexicanos y a que el gobierno en turno, consideró que México debía aprovechar para su beneficio sus propias riquezas naturales, a pesar de que el Estado mexicano había buscado establecer un convenio con las compañías petroleras en el cual, a cambio de que ellas reconocieran que el petróleo es de la nación, el Estado les permitía operar en el país.

Cuando Lázaro Cárdenas, en 1938 tomó la decisión de expropiar esas empresas, fue porque consideró que de no hacerlo la nación se debilitaría y estaría a merced no de EE.UU., sino de ese grupo de empresarios petroleros (Bulkholder, 2013). , el 18 de marzo de ese año; tres meses después, el 7 de junio, se creó la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX), con la misión de explorar, producir y refinar el petróleo, ahora recurso nacional y con el objetivo de administrar los recursos de la recién creada empresa.

En las tres últimas décadas del siglo pasado, PEMEX se conformó como uno de los actores principales en la dinámica económica nacional, debido a la capacidad de producción de petróleo y gas, que se exporta a otros países; la mala fortuna o las decisiones poco acertadas de los gobiernos que han administrado la riqueza del país, en su momento, no consideraron conveniente realizar las actividades de refinación en territorio nacional, por lo que durante muchos años, se ha exportado la materia prima y se ha importado el producto refinado para el consumo nacional.

A pesar de los problemas por los que actualmente pasa la industria petrolera en nuestro país, derivado de malas administraciones y saqueos, se vislumbra un futuro promisorio, derivado de nuevos hallazgos de yacimientos de petróleo y gas tanto en tierra, como en debajo del lecho marino mexicano. El valor más alto de su aportación al PIB nacional, ocurrió en 1996, cuando se colocó en 9.2% (Expansión, 2019).

Pesca

El simple hecho de que México cuente con más de tres millones de kilómetros cuadrados de superficie marítima en donde ejerce su soberanía, otorga a la nación una gran cantidad de recursos naturales pesqueros; lo que también le obliga a comprometerse con la conservación

del entorno marítimo, para realizar una explotación ordenada de mencionados recursos. Desde antes del arribo de los conquistadores europeos a las costas del continente, la pesca era una fuente importante de provisión de alimentos para las comunidades asentadas a lo largo de las costas; además, como producto del comercio, los productos obtenidos del mar, eran enviados por los medios más expeditos para su consumo en los asentamientos humanos ubicados tierra adentro. Lo anterior, no ha variado grandemente; al contrario, el suministro de recursos pesqueros para el consumo de los mexicanos, se ha diversificado con el apoyo de los medios de transporte, con lo que se pueden enviar productos frescos a lugares distantes, manteniendo la calidad de éstos.

La ubicación geográfica del país, le otorga grandes beneficios en lo relativo a los recursos naturales explotables por medio de la pesca, debido principalmente a la variedad de condiciones climáticas y las regiones ecológicas; además de que al interior del territorio nacional, se desarrollan actividades pesqueras para beneficio de las comunidades por las grandes masas de agua (ríos y lagos) en los cuales también se practica la acuicultura como una actividad que genera ingresos económicos y que, además, provee empleos a una gran cantidad de personas.

La productividad de los sectores pesqueros y acuícolas, son considerablemente importantes, debido al volumen y valor de las capturas, los cuales, tan solo en el año 2017, se calcularon en 2,154,828 toneladas. De acuerdo a lo informado por el titular de la Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca (CONAPESCA), en el año 2012, México ocupaba el lugar número 17 en términos de producción, según la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación (FAO, por sus siglas en inglés), mientras que, en el año 2017, se colocó en el lugar 16 (Pesca, 2017), lo cual demuestra la importancia de este sector para la economía nacional. Tan solo en ese año, el PIB del sector pesquero se incrementó en 19% por su dinamismo y comportamiento económico, lo que resalta la importancia de estas actividades, que generan empleos directos e indirectos en gran parte de la geografía nacional.

En este rubro, cabe resaltar, que aunque las acciones que el Estado mexicano realiza para mantener su presencia en las aguas de jurisdicción nacional, estos esfuerzos no son suficientes, debido a la gran extensión de los mares mexicanos y a los intereses de otros países que tienen mayor capacidad para lanzar al mar embarcaciones factoría, las cuales, si

bien, realizan sus actividades pesqueras en los límites fronterizos de los Estados marítimos, con tendencia hacia la altamar, depredan las especies al realizar pesca indiscriminada, con lo que se atenta no solamente a las especies de su interés, sino además, violentan los ecosistemas.

Por lo anterior, se precisa mantener vigilancia constante de las aguas nacionales, empleando para ello, los recursos del Estado; esto se puede lograr mediante la asignación de mayores recursos presupuestales para dotar a las instituciones a las que se les ha otorgado la tarea de salvaguardar los mares mexicanos y las especies que en él habitan.

Energías renovables

La generación de energía eléctrica empleando el gran potencial de energía existente en la gran extensión de superficie marítima de México y en el lecho marino, debe ser de interés para el gobierno Federal, ya que este es el que dicta las políticas nacionales en diferentes materias, entre estos, la seguridad energética nacional, la cual debe ser considerada como una prioridad. En este rubro, la energía mareomotriz se considera como una de las energías renovables con gran potencial de aprovechamiento; ésta consiste en aprovechar la energía mecánica generada por el movimiento de los mares (mareas, corrientes, oleaje) y transformarla en energía eléctrica (UNADE, 2020), con la que se abastece a un porcentaje significativo de las poblaciones.

En México, si bien, a la fecha aún no se cuenta con centros de generación de energía eléctrica a partir de la energía mareomotriz, se están realizando serios estudios para aprovechar este potencial que le genera el contar con una gran extensión de superficie marítima. Al respecto, en el año 2013, el trabajo conjunto de la Secretaría de Energía (SENER) y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), sentaron las bases para la creación de los Centros Mexicanos para la Innovación en Energías Renovables (CEMIE), con lo que se pretende promover el desarrollo y planes de acción para superar los retos tecnológicos relacionados con el uso de las energías renovables (Vanegas, Cerón, & Cueto, 2019). A partir de ahí, se financiaron diferentes CEMIE, relacionados con el tipo de energía a aprovechar, de modo tal, que, en 2017, inició operaciones el Centro Mexicano de Innovación en Energía del Océano (CEMIE-Océano 2019), coordinado por el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM); las metas de este centro a mediano y largo plazo, son:

- Desarrollar nuevos materiales y formas de almacenar y vincular los dispositivos generadores a la red eléctrica nacional.
- Establecer metodologías para garantizar la integración de las tecnologías al medio ambiente y a la sociedad.
- Formar recursos humanos, crear empresas y difundir conocimientos adquiridos a la sociedad.
- Generar tecnologías que permitan el empleo eficiente de las fuentes de energía asociada al océano.

Derivado de lo anterior, se puede concluir que México cuenta con un gran potencial energético asociado a los océanos, por lo que los estudios prospectivos, deben enfocarse en los sitios en los que se han identificado estos potenciales, así como realizar los respectivos manifiestos de impacto ambiental, con lo que se evitaría causar estragos en la flora y fauna marina y se aprovechan las condiciones para generación de energía eléctrica. Los dos últimos pasos al respecto, corresponden a los legisladores y gobernantes en turno, para hacer las modificaciones correspondientes a la legislación vigente, así como crear las condiciones para alentar la inversión de capitales en este sector.

Transporte marítimo

Los puertos de México, han crecido en cuanto a infraestructura y servicios que prestan, para atender las demandas cada vez más solicitadas por los buques de transporte que emplean sus instalaciones. En los últimos años, se ha promovido el desarrollo portuario, con el objetivo de que los puertos mexicanos del litoral del océano Pacífico, se complementen con los del golfo de México, para potenciar el comercio y la productividad de los puertos, con lo que se dinamiza la economía nacional.

Con el proyecto del «Corredor Interoceánico del istmo de Tehuantepec», se busca hacer más eficiente la comunicación de los mercados asiáticos con los europeos, disminuyendo los costos y tiempos de traslado de mercancías que discurren de un continente a otro, empleando la ruta de América; esto, considerando también, que gran parte de las mercancías que llegan al continente americano, tienen como destino final, los mercados estadounidenses y canadienses.

Los puertos son instalaciones clave en el ciclo de la logística marítima; dado que en éstos se conjugan las instalaciones y servicios, para proporcionar a los usuarios la seguridad de las embarcaciones durante las

estancias en éstos, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenamiento de mercancías o pasajeros. El transporte marítimo considera a los puertos como los nodos principales del sistema, por lo que en sus instalaciones se deben ofrecer competitividad, además de ser rápidos, flexibles y seguros (Estrategia Aduanera, 2019).

En este tenor, el sistema portuario mexicano, se actualiza a diario, con el objetivo de ofrecer a los usuarios, lo mejor en cuanto a infraestructura, además de agilidad y seguridad en las operaciones portuarias, lo que los ha colocado como instalaciones confiables para el tránsito del comercio marítimo mundial; entre puertos nacionales, destacan: Veracruz, Lázaro Cárdenas, Altamira, Manzanillo y Ensenada, los cuales son los más importantes para el tráfico marítimo.

Investigación Científica y tecnológica

Los mares y costas nacionales, son de vital importancia para la economía nacional, debido, entre otros factores no menos importantes, a que en éstos se cuenta con una gran diversidad de especies, con las cuales, explotadas ordenadamente, se nutren los mercados nacionales y parte de éstas, se exportan a otros países. Los ecosistemas y ambientes marinos y costeros tienen una enorme importancia ecológica que además de ser muy rica, es a la vez, frágil.

De la salud de estos ecosistemas, depende el desarrollo económico y el bienestar social de la zona marina y costera nacionales; la diversidad de éstos, permite que, en los litorales tanto insular y continental, se encuentren: arrecifes de coral y bajos rocosos; bahías, barras costeras y playas arenosas; Lagunas costeras, estuarios y sistemas lagunarios estuarinos; humedales costeros; dunas costeras; y mar profundo.

Estos frágiles ecosistemas, se ven amenazados por la actividad humana, lo que pone en riesgo su salud y con ello, a las especies que habitan en ellos. Por tal motivo, dentro de las políticas implementadas por el gobierno federal para el cuidado de sus recursos naturales, conservación y ordenada explotación de los mismos, decretó la emisión de la «Política de mares y costas de México», con lo que se busca proteger la grandeza marítima nacional.

Con independencia de esta política nacional, se ha encargado a instituciones nacionales como: La Universidad Nacional Autónoma de

México (UNAM), Instituto Politécnico Nacional (IPN) y la Secretaría de Marina (MARINA), en colaboración con instituciones privadas nacionales y extranjeras, realizar actividades de Investigación Científica y Tecnológica, con el propósito principal de conocer con qué recursos naturales se cuenta (tipos y cantidades), estado en que se encuentran éstos y cómo se han visto afectados por la explotación desproporcionada o por la actividad humana, en lo relativo a contaminación de los ecosistemas, derivado de vertimientos inconscientes, para posteriormente difundir esta información, a fin de crear una conciencia colectiva que permita la conservación y mejora de los entornos, lo que en consecuencia beneficiará a la población, cuyo sustento se extrae de los mismos.

Las instituciones arriba citadas, cuentan con embarcaciones en las cuales se realizan las actividades de campo; asimismo, cuentan con institutos de investigación, en los que se realizan los análisis y trabajos de gabinete. En el caso de la MARINA, ésta cuenta con los Institutos de Investigación Oceanográfica del Golfo y Mar Caribe (IIOGMC) y con el Instituto de Investigaciones del Océano Pacífico (IIOP) y con seis buques de investigación, los cuales se consideran como una plataforma para realizar la investigación oceanográfica en los mares de jurisdicción nacional.

Retos para México en el cuidado y explotación de sus recursos marítimos

Las condiciones por las que transita el mundo actualmente, son propicias para que los Estados (con particular énfasis, los costeros), conjunten esfuerzos para obtener mayores beneficios en lo relativo a la conservación y aprovechamiento de los recursos naturales existentes en la masa de agua, en el lecho marino y debajo de éste, con miras a fortalecer sus respectivas economías, las cuales se han visto grandemente afectadas por las actividades humanas y en fechas recientes, por la pandemia del Coronavirus (COVID-19) que ha asolado al planeta desde finales del año anterior.

Esto, debe ponderarse concienzudamente, permitiendo que la élite política y los tomadores de decisiones elijan las mejores opciones al momento de aprobar modificaciones a la legislación correspondiente, signar acuerdos y/o convenios en los que se vean comprometidos los recursos marítimos de la nación, dado que, para la explotación ordenada de los mismos, se debe dar prioridad a las empresas y particulares nacionales por encima de los extranjeros.

Los retos a los que se enfrentó la nación en pandemia son grandes. Las recomendaciones sanitarias para paliar los estragos provocados por la enfermedad mundial, trajo como consecuencia, la ralentización de las operaciones marítimas, ocasionadas por la disminución de la productividad a nivel internacional, y por las medidas tomadas para evitar contagios masivos en los centros de producción y obtención de materias primas.

A pesar de que algunas noticias por parte de las autoridades sanitarias mundial, interamericana y nacional enviaron un mensaje alentador en relación a la pandemia que nos aquejaba, ésta se debía de tomar con reservas, por lo que, en el mediano plazo, se vislumbra mejoría para las economías seriamente dañadas por esta enfermedad. La cercana vecindad con uno de los países más consumidores del mundo, es un fue un factor importante, considerando que, para nuestro país, el intercambio comercial con los EE.UU., jugo un rol importante para ambas economías, el reciente tratado comercial entre México y los vecinos del norte (EE. UU. y Canadá), el T-MEC, que recién había entrado en vigor, el comercio marítimo se mantuvo como uno de los actores principales en este tratado. En ese orden de ideas, el gran reto para México, consistía principalmente en mantener claros los intereses nacionales, por encima de los de otras naciones para obtener beneficios derivados de la explotación de nuestros recursos marítimos.

Oportunidades futuras en el entorno de convenios con otros Estados

La superficie marítima de México, debe ser considerada como elemento de Seguridad Nacional; lo anterior, con base en la diversidad de actividades económicas que se llevan a cabo en ese entorno. Los más de 11 mil kilómetros de litoral continental, las costas insulares, y los más de tres millones de kilómetros cuadrados de superficie marítima, sobre los cuales el Estado mexicano ejerce su soberanía, lo que otorga facultades de conservación y explotación ordenada de los recursos naturales que en esas áreas existen; sin embargo, el ejercicio de soberanía, no se acota a los recursos, sino que, además, debe de incluir las instalaciones portuarias, infraestructura costera y los servicios que se prestan en la zona marítimo-terrestre.

De lo anterior, se desprende que, de las actividades derivadas del entorno marítimo, dependen los empleos (directos e indirectos) de varios millones de personas, tan solo en el territorio nacional. De ahí la relevancia e

importancia que para la dinámica nacional tienen: El turismo náutico, los destinos de playa, la pesca, la industria pesquera, la minería marítima, la extracción de hidrocarburos, el comercio marítimo, la investigación científica y tecnológica, la generación de energía eléctrica en el mar, y muchas otras más actividades como los servicios náuticos, la logística, los suministros, la administración, etcétera.

Ante este panorama y dada la realidad por la que atraviesa el planeta, en donde todas las economías mundiales se han visto afectadas por la pandemia del COVID-19, es preciso que las decisiones que la élite gobernante y empresarial, se basen en la realidad nacional, en la imperativa necesidad de reactivar la economía nacional, mediante la generación de empleos, la firma de convenios y tratados comerciales, con miras a obtener las mayores utilidades para el beneficio nacional, en donde se otorgue en respaldo sólido a las empresas nacionales, a la iniciativa privada y que ésta tenga preponderancia por encima de los intereses extranjeros.

En el caso particular del comercio marítimo, se debe de tener presente que más del 90% del comercio mundial, se mueve a través del mar (Opazo, 2006) y éste ha evolucionado al grado de que ningún país puede denominarse autárquico, ya que en la actualidad, la dinámica económica mundial obliga a todos, a vender lo que producen y a comprar lo que requieren, para mantener en movimiento sus economías; dado que las actividades marítimas, constituyen una fuente importante de ingresos, no solamente para los países en desarrollo, sino para todo el mundo, el cual se encuentra conectado por el comercio marítimo a través de las rutas establecidas, lo que facilita y agiliza el traslado de mercancías de un mercado a otro.

Las oportunidades en este rubro, para nuestro país, se centran en ofrecer a los usuarios instalaciones portuarias que cuenten con todos los servicios que la industria requiere, además de dotar a nuestros puertos con tecnologías de punta, que permitan realizar las actividades de manera ágil, oportuna y segura, con el propósito de acercar los mercados mundiales, aunque estén separados por más de un océano.

Aprovechar las oportunidades que en materia de transporte marítimo supone la puesta en marcha del Corredor Interoceánico del istmo de Tehuantepec, dado que se dinamizará el traslado del comercio

contenerizado discurriendo de un litoral al otro, del Pacífico al golfo de México, y viceversa, por la vía ferroviaria y con ello, vendrá aparejado además del tráfico marítimo en cabotaje, cubrir las rutas marítimas del mar Caribe, con lo que se espera que la demanda se incremente. Ante este escenario, se deben replantear la cantidad y calidad de los servicios portuarios que se ofrecerán a los usuarios.

Tratándose de la pesca y de todas las actividades que se involucran en este sector productivo, el procurar condiciones que disminuyan el impacto negativo sobre los ecosistemas marinos y costeros de la actividad humana en estos, se presenta como una gran oportunidad en donde las comunidades que se nutren de estas actividades, tenderán a mejorar las condiciones tanto económicas como sociales y culturales de las personas involucradas en la industria pesquera.

Actualmente, un gran porcentaje de las personas involucradas en las actividades de la industria pesquera, se han concientizado de la importancia que, para el Estado mexicano, como para ellos mismos, reviste el hecho de explorar, conservar y explotar ordenadamente los recursos marinos, de los que depende el sustento de varios millones de mexicanos. Corresponde a las autoridades respectivas, realizar las actividades de legislar, vigilar y supervisar que se cumplan con la normatividad respectiva, para que los recursos duren por más tiempo, permitiendo con ello, que mejoren las condiciones del buen uso y administración de los recursos naturales pesqueros, los cuales representan un beneficio para todos los mexicanos.

Conclusiones

México, por suposición privilegiada en el continente americano, cuenta con una gran biodiversidad, acceso a los dos océanos más grandes e importantes del mundo, una extensa zona marítimo terrestre, incluye playas continentales e insulares, una considerablemente grande superficie marítima y una extensa Plataforma continental; estos factores le otorgan importancia a nivel mundial, debido a que por su ubicación, las principales rutas de navegación que discurren de convergen de Asia a Europa, convergen en América, empleando considerablemente los puertos mexicanos para el tráfico marítimo.

El hecho de que la extensión de su superficie marítima sea superior a los tres millones de kilómetros cuadrados, le asegura una diversidad de

recursos naturales, bien sean para ser explotados ordenadamente por la industria pesquera, la extractiva o la minería marina. Esta gran cantidad de recursos, generan en gran parte, la base de la economía nacional; sin embargo, también crean la obligatoriedad de explorar, conservar y explotarlos ordenadamente, debido a que, del buen uso y conservación de los mismos, depende en gran parte la supervivencia de la población costera, en mayor cuantía, y de los que viven tierra adentro. Es por ello, que las actividades antes citadas, además del turismo, el transporte marítimo, las instalaciones portuarias, la investigación científica y tecnológica, y la generación de energía eléctrica a partir de la energía mareomotriz, son vitales en el aprovechamiento de la zona marítima nacional.

La vecindad con los EE.UU., es un factor importante para la economía nacional, dado que, bajo ciertas circunstancias políticas, puede considerarse tanto como un reto o como una fuente de oportunidades para la toma de decisiones de la élite gobernante del país. Los intereses nacionales y los extranjeros sobre la explotación de nuestros recursos naturales marítimos, son un tema que se debe analizar profundamente cuando de firmar tratados y acuerdos comerciales, buscando en todo momento, pugnar por obtener los mayores beneficios para la nación, que en términos generales beneficien a la población, se conviertan en fuentes de empleo y oportunidades para lograr el crecimiento económico y a la vez, éste se traduzca en la obtención de beneficios sociales para nuestra economía.

Tener la capacidad para operar con certeza en los intercambios comerciales en favor del Estado mexicano, debe ser una cualidad que caracterice a los tomadores de decisiones; por lo que, además de ser excelentes negociadores, deben conocer con qué recursos se cuenta, de cuáles se carece y qué mecanismos se deben emplear para obtener estos últimos, sin ser entreguistas en cuanto al ofrecimiento de los recursos propios.

Los retos para la economía nacional son grandes, tomando en consideración la situación por la que atravesaron la mayoría de las economías mundiales, generado en gran parte por la epidemia de COVID 19 que azotaba al mundo y también, por las erradas decisiones que se tomaron en los últimos años, lo que acentuó las lesiones a nuestra economía.

Es de resaltar, que no basta con contar con una cantidad considerable de recursos para hacer que mejoren las condiciones económicas nacionales;

esto solamente será posible creando sinergia entre las élites política y empresariales, lo cual, cuando se logre, podrá avizorarse un futuro promisorio para la economía nacional y con ello, ofrecer un mejor legado a las próximas generaciones de mexicanos.

*Veracruz, rincón donde hacen su nido las olas del mar.
Agustín Lara¹.*

LA FRONTERA MARÍTIMA DEL GOLFO DE MÉXICO Y LA GEOPOLÍTICA DE VERACRUZ

DOCTORA
MARÍA DEL PILAR OSTOS CETINA

Introducción

Dilucidar acerca de las primeras nociones sobre frontera marítima en México, nos remite al pasado imperial mexicana y al dilema geopolítico de expandir sus dominios, desde el mítico centro de poder en Tenochtitlán, un lugar rodeado por lagos en forma de mar interior y que permanece como reservorio de la aglomerada Ciudad de México, también conocida en los manuales militares como el «corazón estratégico» de la República mexicana.

Así, en el pasado imperial, el devenir de los hechos llevó a una nueva dinámica de tipo geopolítico, al momento de transitar de una frontera lacustre, como la antes descrita, para alcanzar las inmediaciones de lo que vendría a ser la frontera marítima, precisamente durante el reinado de Moctezuma, cuyos dominios se extendieron al norte hasta el río Pánuco; en el sur, hasta Guatemala; en el Este, hasta el golfo de México y al oeste Pacífico. Una maniobra expansiva que consistió, a su vez, en el dominio de varios señoríos, principalmente los que estaban habitados por totonacas, zapotecas, otomíes y tarascos, con excepción del señorío de Tlaxcala, hostil y poco dispuesto a acatar las órdenes establecidas desde el corazón estratégico de la época.

A partir de entonces, la noción genuina de frontera marítima cobra relevancia, en la medida en que se convierte en un medio que emplea, una determinada dirigencia política en el poder, con la finalidad de alcanzar fines en específico. Con esta percepción, Geoffrey Till acude al concepto de “talasocracias”, en alusión a aquellos imperios fundados en la relevancia del mar, cuya seguridad reposa en una serie de estrategias defensivas y ofensivas centradas en el dominio marítimo (Till, 2007, p. 40).

¹ Músico y poeta veracruzano. Nacido en Tlacotalpan, Veracruz (1897) y fallecido en la Ciudad de México (1970).

De ahí que, y siguiendo con las aseveraciones de Till, desde el pasado en Europa y en el Cercano Oriente, los fenicios, los griegos y los romanos demostraron con mucha claridad que el mar es una «autopista estratégica», un medio por el cual, un grupo de personas puede llegar a dominar los asuntos de otras.

*Para bien o para mal, los europeos crearon nuevos imperios y cambiaron el mundo. Y lo hicieron por mar. Para que todo esto fuera posible, desarrollaron armadas y una estrategia, un conjunto de conceptos de cómo utilizarlas, de la cual se derivaron todas las funciones clásicas del Poder marítimo: asegurar el control del mar; proyectar el poder hacia tierra, tanto en la paz como en la guerra; atacar y defender el comercio, directa e indirectamente y; mantener el **buen orden del mar** (Till, 2007, pp. 39-40).*

De acuerdo con lo anterior, en los albores de la proyección talasocrática española, que derivó en la presencia de los peninsulares en las islas del mar Caribe y posteriormente, tras su arribo a la parte continental de la América, y con ello hasta el corazón del imperio mexica, se logró un acercamiento de las costas lejanas a través de la mar, lo que hizo que el Viejo y el Nuevo Mundo establecieran el prototipo de una «frontera marítima ampliada», nutrida del viaje de tornavuelta, y que, además, permitiría en adelante comenzar a visualizar en el océano Atlántico una auténtica «autopista estratégica», incluso hasta los tiempos presentes.

En este mismo contexto, cabe preguntarnos, ¿Qué implica establecer una frontera marítima ampliada?, cuyos primeros efectos estarán centrados en el intercambio comercial y hasta cultural como se irá explicando a lo largo de este artículo, enfatizando en la relevancia del intercambio de productos alimenticios entre América y Europa a través del envío de maíz, papas, tabaco, jitomate, chiles, cacao, plátano y hasta el uso de la hamaca, esta última indispensable en la continuidad de los viajes transoceánicos.

Esto, además de intensificar lo que puede concebirse como el intercambio religioso, lo que Till denominó “proselitismo cristiano” (Till, 2007, p. 37), siendo ésta una manera de difundir ideas en forma de creencias, pero también en forma de mecanismos empleados para el sometimiento de la población asentada en un espacio geográfico, mediante el uso del discurso religioso, pero con fines estrictamente de control político sobre un determinado conglomerado social.

Así, esa hibridación de la frontera marítima que se observa, en este caso en la confluencia de lo que se intercambia a través del océano Atlántico, aproximando las costas entre el Viejo y el Nuevo Mundo, concretando una especie de geosentido que se atribuye a la fusión cultural, que aparece como un resultado más en los planes de España por consolidarse como una genuina talasocracia, coincide con lo que para sir Julian Corbett representa, redimensionar la frontera marítima, al señalar que el verdadero punto del Poder marítimo no es tanto lo que suceda en el mar, sino cómo influye ello en el resultado de los eventos en tierra (Till, 2007, p. 27).

Por consiguiente, el pensamiento de Corbett invita a una reflexión más precisa de lo que representa esa confluencia de los hechos que vienen por mar, pero que impactan de manera sustantiva en los acontecimientos en tierra. Esto mismo, como antesala a un análisis pormenorizado del golfo de México, ubicado en ese límite geográfico, en esa otra frontera marítima -intermedia- entre el océano Atlántico y la franja del llamado «Mediterráneo Americano», en la que convergen además de México, países como Cuba y Estados Unidos de América.

De igual forma, el objetivo de este artículo, consiste en que, derivado de esta vinculación entre frontera marítima, ampliada e intermedia, ejemplificada en el área del golfo de México, se establezca una reflexión sobre el devenir presente y futuro de la geopolítica del estado de Veracruz, convertido históricamente en esa «puerta de oro» favorable al contacto de México con el mundo. Lo ha sido desde los tiempos en que Hernán Cortés arribó a tierra firme y se mantuvo durante la etapa colonial como un bastión creado para la defensa de la Nueva España; más tarde, a partir del México independiente, y aunado a la visión modernizadora del régimen del general Porfirio Díaz, Veracruz se mantuvo infranqueable y dispuesta a contener la amenaza exterior, siempre dispuesta a convertirse en la «defensa de costa» del corazón estratégico mexicano, pero también capaz de convertirse por su destacada ubicación geográfica, la riqueza de sus suelos y el talento de su gente en un estado que lo tiene todo, y desde el cual se puede continuar repensando la importancia de la frontera marítima en la proyección estratégica de México en el Siglo XXI.

La importancia del litoral del golfo de México en los planes talasocráticos de España

Describir la presencia talasocrática de España en nuestro territorio,

implica adentrarnos en los planes de ejecución de aquéllos que, viniendo del Viejo Mundo, se establecieron en islas o Tierra Firme, concretando de algún modo un mecanismo de sobrevivencia, pero también de expansión de los intereses peninsulares en ultramar. Esto coincide con lo que Lawrence Freedman (2016) concibe sobre su valor estratégico, entendido como: “el medio mediante el cual un capitán puede defender sus tierras y vencer a sus enemigos” (Freedman, 2016, p. 115). Agrega, el mismo autor, que la estrategia es ciencia y arte como se detalla a continuación:

La estrategia podía considerarse una cuestión de ciencia, en el sentido de que podía ser sistemática, con fundamento empírico y con un desarrollo lógico, que cubriera todos los aspectos que podían planificarse por anticipado y que estuvieran sujetos al cálculo y la previsión. Como arte, la estrategia guarda relación con las acciones que deciden los generales más intrépidos y que pueden obtener extraordinarios resultados en situaciones poco favorables (Freedman, 2016, p. 120).

De este modo, la estrategia para ampliar los dominios de España en el Nuevo Mundo, se dio a partir de la puesta en marcha de los planes militares de personajes como Vasco Núñez de Balboa, para el caso panameño, y en el caso de México, bajo el mando de Hernán Cortés. Ambos se hicieron a la mar en circunstancias distintas, pero comenzaron sus planes de ejecución desde las islas del mar Caribe, en Santo Domingo y Cuba, respectivamente, hasta avanzar hacia lo que se denomina -tierra firme- que, en la mirada de estos dos estrategas, los convierte en los primeros europeos en presenciar las costas del Mar del Sur, en lo que conocemos actualmente como el océano Pacífico.

Así, mientras Balboa y la presencia de otros hombres en armas se debatían a favor del dominio del «suelo panameño» con miras a avanzar en dirección al sur del continente, hacia la conquista del imperio Inca en el Perú. Por el norte, el golfo de los Caribes hasta México comenzó a ser del interés de quienes como Hernández de Córdoba y de Juan de Grijalva, costearon la península de Yucatán por el este y por el oeste -sin saber bien si se trataba de una isla o de un continente-. Sin embargo, esta ruta de exploración se revive, cuando el estudiante de la Universidad de Salamanca, el extremeño Hernán Cortés arriba a Santo Domingo y desde ahí comienza a cavilar otras posibilidades de dominio continental favorable en los fines de expansión de su natal España (Descola, 1957, p. 33).

De este modo, Cortés comienza su carrera de conquistador como escribano público en la isla de Santo Domingo, hasta que poco después se traslada a Cuba por orden del gobernador Diego Velázquez, quien lo involucra en un proyecto de conquista allende las fronteras inmediatas a la isla, lo que hace que Cortés se asuma como la cabeza visible de este ambicioso proyecto que requería además de recursos financieros, recursos humanos comprometidos con esta nueva odisea.

Así, entre los primeros que se sumaron a esta expedición en busca de Tierra Firme, se encuentran Pedro de Alvarado, Cristóbal de Olid, Gonzalo Sandoval, Juan Velázquez de León, Alonso Hernández de Puertocarrero, Francisco de Montejo, Juan Escalante, Diego Ordaz, Francisco Morla, todos hidalgos y ya veteranos de la conquista desde los primeros viajes de Cristóbal Colón. Mientras que en el terreno del «proselitismo» espiritual, se integraron el padre Bartolomé Olmedo, al igual que Bernal Díaz del Castillo, este último encargado de hacer la crónica de la expedición.

Esto explica que, para los primeros días del mes de febrero de 1519, previo al viaje, Cortés disponía de una armada integrada por ocho navíos, 580 soldados y capitanes, 100 marineros, 16 caballos, diez cañones, cuatro falconetes, 13 arcabuces y 32 (Descola, 1957, pp. 43-45). De este modo se dio inicio a la estrategia de expansión española, al zarpar de la Habana hasta su encuentro con la Isla de Cozumel, al nordeste de Yucatán. Un paisaje conocido para algunos, pero novedoso para Cortés.

Esto los llevo a continuar su avanzada y arribar al señorío de Tabasco, habitado por pobladores indígenas que en números sumaban más que los acompañantes de Cortés; sin embargo, la comitiva española disponía del estandarte de la ciencia militar, la pólvora y el temor que generaban sus caballos como parte de la tripulación, lo que generó cierta intimidación entre los pobladores locales, y la rendición del cacique de Tabasco, lo que condujo a que se concretara un acuerdo, el cual estuvo colmado de presentes para los nuevos visitantes: vestidos de algodón, víveres, polvo de oro, alhajas, pendientes y otros objetos. Seguida de otra cortesía por parte del líder de este señorío, que consistió en entregar a Cortés una mujer de la comunidad, conocida con el nombre de Malintzin, experta en los dialectos de la región y quien además de intérprete, le ocuparía la labor de consejera política a lo largo de la ruta de avanzada de los españoles hasta su objetivo final.

Después de Tabasco, tras dos meses de haber zarpado de la Habana, la odisea continuaría a través del oleaje de las aguas del golfo de México, hasta un sitio que los nativos llamaban Culúa, lo que actualmente es San Juan de Ulúa. Después de desembarcar, algunos días después, los expedicionarios avanzaron en dirección al norte, lo que propició un siguiente encuentro, en este caso con el cacique a cargo de Cempoala, un poblado habitado por la familia indígena de los totonacas, con quienes se logró un trato cordial, sin ser violento, centrado en dos aspectos fundamentales para el logro de los objetivos de España en tierra firme.

El primero, refiere al criterio de alianza que se gestó entre el líder de la población totonaca y la petición de protección que le solicitó a Cortés, frente a las medidas coercitivas del emperador Moctezuma, principalmente por los excesos que se presentaban respecto a la recaudación de tributos destinados a la autoridad imperial mexicana; el segundo aspecto, daría lugar al establecimiento de la primera ciudad españolizada en tierra firme, a la cual Cortés daría el nombre de la Villa Rica de la Vera Cruz (Cortés, 2015, p. 37).

Así, desde esta ciudad, ubicada en frente del litoral del golfo, los representantes españoles al mando de Cortés, no tendrán más alternativa que seguir los planes de su comandante y dejar atrás la frontera marítima y encaminarse hacia las entrañas mismas del corazón estratégico del imperio. A su paso, Cortés no sólo obtuvo el apoyo de señorías inconformes a los designios del emperador en turno, lo que empleó como parte de su estrategia de dominio; aunado a su activo «proselitismo religioso», que va de la mano con la manera de permear a través del uso del castellano, incluso de costumbres y prácticas alimenticias provenientes de la culinaria española, entre otras formas de aculturación que se enfoca en el *modus operandi* para integrar dos continentes a través de la importancia que cobra la frontera marítima.

Al respecto, Robert Kaplan en su obra «La Venganza de la Geografía», comenta sobre este espacio en el que se ubica el corazón estratégico del imperio mexicano, afirmando lo siguiente:

El valle de México una vez albergó un gran lago donde se situaban Tenochtitlán y Tlatelolco, las dos Venecias aztecas, en el mismo lugar que ahora ocupa la Ciudad de México. Es el valle del Nilo del Nuevo Mundo, la matriz de la civilización tanto de

Norteamérica como de Sudamérica, en palabras del historiador Henry Bamford Parkes, desde donde el cultivo de maíz se extendió a los dos continentes. Situado a medio camino entre el Atlántico y el Pacífico, y nexo de las dos masas continentales del hemisferio occidental junto con Centroamérica, el valle de México y el país que ha resultado de este forman uno de los grandes núcleos de civilizaciones de la Tierra (Kaplan, 2015, p. 411).

A pesar de las ventajas geográficas del valle antes descrito, cuna del imperio-isla mexicana, dicho valle emerge en medio de dos grandes cordilleras: La Sierra Madre Occidental y la Sierra Madre Oriental, lo que de cierta manera impide la unidad geográfica, pero a su vez, como analizaremos más adelante para el caso de la geopolítica de Veracruz, le otorga a dicho estado, un aislamiento derivado de este diseño de fronteras naturales que se erigen como parte del corredor montañoso que lo fracciona en porciones más pequeñas dentro de todo el conjunto territorial de Veracruz, el cual se extiende de forma prolongada a lo largo y ancho de la cuenca marítima del golfo de México.

A esto mismo se suma, lo que Cortés y sus acompañantes van a observar de camino al «eje pivote» de la tierra corazón (*heartland*) del imperio, la presencia de un corredor volcánico, del que emergen algunos conos muy altos: el Pico de Orizaba, de 5,636 metros; el Cofre de Perote, de 4,282; el Iztaccíhuatl o «Dama Blanca», de 5,230 metros, y el activo volcán Popocatepetl o «Montaña Humeante», que culmina con 5,452 metros (Descola, 1957, p. 90). Así, tal como se comentó, la ruta de Cortés desde el litoral del golfo en dirección al centro de poder mexicana, establece además de un trazado de caminos, la formación de ciudades-abastecedoras de insumos como se dio en el caso de Jalapa, localizada en Veracruz, y de Cholula, ubicada en el estado vecino de Puebla. Al tiempo que se concretaron importantes aliados para Cortés y sus tripulantes, en este caso con el señorío de Tlaxcala, declarado adversario del líder mexicano (Tlatoani), se incrementaba el ánimo de dominio de los españoles sobre el corazón imperial, luego de tres meses continuos de recorrido, desde que dejaron atrás a Cempoala (Zempoala) en las inmediaciones del litoral del golfo hasta su objetivo final (Gardiner, 1956, p. 40), como se muestra en la figura 1.

De ahí que, esta percepción centrada en lo místico, antes que en la amenaza real y contundente en forma de “peligro exterior”, a la postre, se convierte en un llamado de atención en materia de defensa. Incluso, en todo un caso de estudio exploratorio como el que se efectuó en años recientes por parte del Instituto de Estudios Estratégicos (por sus siglas en inglés SSI), perteneciente al Colegio de Guerra del Ejército de Estados Unidos de América (*US Army War College*) a través del especialista Zhivan Alach, en la monografía titulada *The new aztecs: ritual and restraint in contemporary western military operations* (2011), cuyo argumento central, enfatiza acerca de la necesidad de preparar de manera constante la defensa del Estado, incluso frente a un adversario desconocido, en este caso como sucedió con Cortés y su comitiva, lo que implica el entrenamiento militar permanente, retomando del modelo imperial mexicana, particularmente las llamadas «guerras floridas», sólo que con adecuaciones para asumir la realidad vigente y futura, que contribuyan en los planes estratégicos para la defensa del Estado-nación a partir del rol de las Fuerzas Armadas.

El otro aspecto que deriva de este análisis en materia de estrategia, pero que además fundamenta la visión geopolítica de Cortés a partir del golfo de México, erigiendo como punto de avanzada la ciudad de Veracruz mediante un diseño de rutas acompañadas de un relieve variado de selva, llanuras, cimas de volcanes colosales hasta un amplio valle convertido en sede del imperio; conlleva una reflexión más puntual, ejemplificada en la confrontación bélica entre los hombres de Moctezuma y los del propio Cortés, en medio de las escaramuzas que se presentaron tras un saqueo por parte de estos últimos, cuya acción apresurada y escasamente planeada, propiciaron el desasosiego de Cortés y de sus acompañantes, junto a la de sus aliados en contra de Moctezuma, lo que dio lugar al episodio histórico conocido como la Noche Triste (Gardiner, 1956, p. 87).

Este hecho de aparente derrota para Cortés, sin embargo, se convierte en la antesala de un retorno decisivo a favor de la expansión de España hasta los dominios en el lago de Texcoco. Esto implicó para Cortés, valerse de una nueva estrategia, haciendo el uso de “la ciencia de los generales” (Freedman, 2016, p. 44), lo que obligó a este Capitán General español a replegarse durante seis meses en las inmediaciones del golfo de México, esperando los refuerzos desde Cuba, además de armamento, pertrechos, combatientes y de reconvertir sus viejos bergantines en material para construir embarcaciones de menor tamaño, logrando la configuración de

una genuina flota para librar, la primera guerra naval del continente, en las aguas del «mar interior» de Tenochtitlán.

El resultado de esta maniobra terrestre-naval, terminó por concretar los propósitos expansionistas de España en esta parte del Nuevo Mundo, comenzando otro nuevo capítulo en la historia, el inicio de la etapa colonial, en procura de que España se convierta en adelante en la encargada de establecer lo que Till denomina «el buen orden del mar». Esto implica, fortalecer la frontera marítima intermedia entre el litoral mexicano y el océano Atlántico, concretamente del golfo de México, fortalecer ciudades sobre el litoral, comenzando por Veracruz; en suma, se trataba de preparar la defensa de los nuevos dominios españoles de ultramar distribuidos en más de un continente.

La defensa de costa y el buen orden del mar a partir del golfo de México
Así, tras el ocaso del imperio mexica y el inicio del virreinato de la Nueva España, se concreta la preponderancia de una nueva etapa histórica con efectos mundiales. A su vez, se presenta la cercanía de dos litorales lejanos, vinculados por una autopista transatlántica que se mantiene vigente a partir de los viajes de ida y de regreso, acelerando no sólo el intercambio comercial sino, además, estableciendo una cultura excepcional, fruto del mestizaje y de la fusión misma que se da a través del lenguaje, las costumbres, el intercambio alimenticio la religión, entre otros.

De ahí que, el comercio se convierte en una práctica ininterrumpida en la que se envían metales preciosos, cargas con alimentos, al tiempo que se traslada un mayor número de personas que en adelante se anuncian como viajeros frecuentes, lo mismo que se acentúa la necesidad de comunicar empleando la cultura impresa en libros, mediante instrumentos musicales, utensilios de cocina, herramientas para la agricultura, la caza o la pesca, sin dejar de lado el negocio de las armas, pero también el intercambio de telas para atuendos según el clima y la condición social de cada lugar de destino, entre costa y costa, y por medio de la frontera marítima transatlántica.

Con ello, las ciudades portuarias alcanzan una relevancia destacada al ubicarse sobre los litorales que las convierten en auténticas puertas de ingreso de todo aquello que procede del mundo exterior, propiciando un estilo de vida cosmopolita entre sus lugareños, pero además la gestación de asociaciones de artesanos, comerciantes, lo que dará también la pauta

a la conformación de sociedades secretas y más tarde, en lo que serán las primeras logias masónicas, integradas por personas originarias o extranjeros que se vuelven asiduos visitantes o residentes permanentes, en este tipo de espacios geográficos que son el fiel de la balanza entre el mar y la tierra.

En este mismo orden de ideas, la victoria del imperio español a partir del dominio de territorios en el Nuevo Mundo, incluyendo al virreinato de la Nueva España, dará lugar a la ejecución de ese «buen orden del mar» a la española, que consistió básicamente en contener las acciones perturbadoras de quienes se oponían a los planes hegemónicos de los peninsulares en sus nuevos dominios de ultramar.

Es por ello que, a partir del Siglo XVI, España emprende una profunda revolución tecnológica que va a incidir en una visión urbana, científica, arquitectónica, modernizadora y funcional atravesada por las cuestiones de orden militar, lo que trae como resultado mayor capacidad de fuego y con la potencia de la pólvora se introduce en la capacidad ofensiva de la artillería las concepciones y la *praxis* defensiva que comenzará a caracterizar a los núcleos urbanos y portuarios amurallados.

Con esta percepción, Till explica en la “teoría de la defensa costera” (Till, 2007, p. 94) sobre la importancia de las distintas operaciones marítimas y navales que se emprenden para salvaguardar la soberanía de una entidad política, las cuales evolucionan, se transforman o se extinguen con el paso de los años, pero también en medio de la capacidad de daño que pueda generar un agente perturbador.

De ahí que, y retomando el contexto colonial, surgen los opositores al expansionismo de España. Son quienes pretenden contender su predominio en los mares, comenzando por rivales cercanos como Portugal y Francia, pero también distantes como Inglaterra y Holanda, lo que da cuenta del modo en que las monarquías de la época refuerzan sus ejércitos y el equipamiento bélico de la mano de expertos, destacándose el papel de los ingenieros militares y con ello, el rol de las escuelas de fortificación (Gutiérrez, 2005, pp. 12-16).

De esta manera, la nueva dirigencia política española en el Nuevo Mundo, tendrá entre sus manos, la encomiable labor estratégica de consolidar los dilemas de las fronteras internas en cada territorio nuevo bajo su

dominio, y protegerse en los litorales de lo que se avecina a través de la autopista estratégica de la mar tanto en sus costas en Asia como de lo que proviene desde Europa.

En esta perspectiva de riesgo, las tareas adelantadas por la piratería y el pillaje de las embarcaciones con bandera española, encendió los focos de alerta en esta estrategia para la «defensa de costa», atendiendo a un esquema integrado por una red de ciudades que se articulaban a lo largo del espacio caribeño y del golfo de México, integrando un «arco o perímetro de seguridad» que comenzaba en las plazas fuertes de San Juan de Puerto Rico, Cartagena de Indias, Portobelo, Veracruz y Santiago de Cuba (Gutiérrez, 2005, p. 25), como se muestra en la figura 2.

Figura 2: Defensa de costa en la Nueva España.



Fuente: National Park Service.

Por consiguiente, esta noción de cercado con la que se erigió un arco de seguridad para resguardar los dominios españoles, se convertiría también en el antecedente remoto del pensamiento geopolítico del holandés de Nicholas Spykman, acerca de lo que denominó como la teoría del *Rimland* (tierra orilla). Acompañado de lo que implicó en su momento, la construcción de fortificaciones que se erigieron a pesar de las condiciones del suelo en litorales e islas, seguido de las condiciones climatológicas del lugar, además de la búsqueda de materiales óptimos para la construcción (piedra coralina) de obras arquitectónicas caracterizadas por la pertinencia para la defensa y la detente de un enemigo.

En el caso del golfo de México, el sitio escogido para establecer esa defensa de costa en función de los intereses del virreinato de la Nueva España comenzó en Veracruz, precisamente a partir del islote de Ulúa.

...un refugio natural frente a los fuertes vientos del norte y los huracanes, y allí se construiría su primer bastión, una torre y, junto a ella, el muro de las argollas, donde amarraban las embarcaciones para su protección. [Así], Veracruz funcionaría como el principal puerto comercial en contacto con la metrópoli (Gutiérrez, 2005, p. 79)

En lo sucesivo, las dificultades para mantener con vida el fuerte de Ulúa, el cual servía primordialmente para resguardar al puerto veracruzano, pero no para defender la ciudad, se presentan en medio de los variados frentes que comienza a tener España para mantener la defensa del perímetro de seguridad del continente americano y sus respectivas costas en Asia y Europa, concretando ese buen orden del mar favorable a los intereses talasocráticos de aquel momento.

En tanto que, la amenaza inglesa estaba cada vez más a las puertas del golfo de México y con ello, generando mayores dificultades para guarecer no sólo a la ciudad de Veracruz, convertida en la «puerta histórica de contacto de México con el mundo a través del Atlántico», sino que se avizoraba una estrategia de mayor alcance por parte de quienes se oponían a los planes de expansión de España hasta hacer sucumbir el corazón estratégico, seguido de las nuevas ciudades mineras (Taxco, Guanajuato, Zacatecas, San Luis Potosí, entre otras) lo que hacía propicio construir nuevas fortificaciones de avanzada interna, entre ellas, el Fuerte de San Carlos (ubicada en las inmediaciones del Cofre de Perote), mediante un plano diseñado por el brigadier español Diego García-Conde (Humboldt, 2003, p. 67), quien fue además el primer director del Colegio Militar. Esto aunado a los planes de reforzar la línea de costa con torres-batería en lugares del estado veracruzano, concretamente en Mocambo, Alvarado y Coatzacoalcos, sin dejar de lado la importancia del recinto fortificado de Campeche.

Para inicios del Siglo XIX, la defensa de costa por el Atlántico diseñada por los españoles en el suelo del virreinato, concluye de forma paradójica en San Juan de Ulúa, último reducto español en el México independiente, lo que implicó que, terminadas las luchas de 1821, los realistas se refugiaran

en el castillo y, alentados desde la península, bombardearon Veracruz en 1823, demostrando con ello la eficacia de la fortificación española en América, no obstante, el punto de quiebre para los realistas se dio tras un prolongado bloqueo al castillo que duró hasta fenecer en el año de 1825 (Gutiérrez, 2005, p. 89).

De este modo, el fin de la estrategia española encaminada a la defensa de costa en sus dominios ultramarinos concluye en el Siglo XIX. Previo a ello, esta talasocracia se debatió durante siglos como garantes del -buen orden del mar- hasta su reemplazo por otros nuevos contendientes, decididos a alcanzar la supremacía de los mares y océanos del mundo.

La frontera marítima y su incidencia en las bases del nacionalismo mexicano

Retomando la importancia que ofrece la frontera marítima para acercar a dos o más continentes lejanos, surge la inquietud de profundizar en los aspectos que conciernen en las bases del nacionalismo mexicano a través de un aspecto fundamental, en este caso, el intercambio gastronómico. Un antecedente a este intercambio se presentó al calor de los festejos españoles que se dieron tras la caída del imperio mexicano, lo que implicó el traslado de los cerdos que permanecían en Cuba usando la ruta de la Villa Rica de la Vera Cruz, desde donde se transportaron por el camino conocido rumbo al centro del país; algunos de estos animales porcinos fueron dejados en rancherías y asentamientos, como Perote (Veracruz), donde después se reproducirían y darían nombre a una raza casi en extinción: el cerdo pelón mexicano (Hernández, 2017, p. 16).

Con la llegada de este tipo de animales a México, surge lo que hasta nuestros días y en la cotidianidad del paladar mexicano se conoce como el «pozole». Ese guiso que deriva de la fusión del maíz propiamente de Mesoamérica, al que se le fueron agregando trozos de carne del cerdo, alimento propio de los españoles, que además de dar sabor, se sumaban al sincretismo prehispánico, al dar indicios de ingerir carne humana, lo cual en el pasado estaba reservado en los sacrificios para los sacerdotes y principales del emperador azteca.

Evidentemente que, con la llegada del cerdo, se adoptó su crianza y la tradición para fabricar en México embutidos, morcillas de sangre y cebolla, chorizos, longanizas y jamones que se fueron adhiriendo a la dieta de los pobladores, en un principio a lo largo del corredor entre

Veracruz y la Ciudad de México, para luego extenderse a toda la República con el transcurrir de los años. Sin duda, otra aportación importante que llegó a través de la autopista transatlántica, desde Europa a México fue el cultivo y el consumo del trigo. Lo que dio lugar a la entrada de cereales y sus derivados alimenticios, siendo el más famoso el pan, que se convirtió en “otro alimento de gran demanda entre las capas medias y altas de las nuevas urbes” (Hernández, 2017, p. 24).

Por su parte, desde el suelo mexicano se ofreció el chili, ají o lo que los españoles denominaban como «pimienta de las Indias», el cual se llegó a trasplantar en España, donde lo siembran y regalan como ornamento, pero dista en mucho de la relevancia para condimentar los alimentos en México, al grado de convertirse en símbolo de su identidad y expresión del carácter del mexicano. Al chile se sumaron otras aportaciones que van desde el maíz (*tlaolli*), usado por los españoles en ausencia temporal del trigo y del molino, seguido de una enorme variedad de plantas comestibles: calabazas, chayotes, huauzontles, verdolagas, frijoles, tomates verdes, jitomates, camotes, aguacate, nopales. Además de apreciar entre las etnias conquistadas una variedad de flores y frutas que comenzarán a llegar hasta Europa como la chirimoya, el chicozapote, el zapote prieto, guayaba, tejocote, ciruela, guanábana, nanche amarillo, mamey, papaya, coco, capulín, entre otras (Hernández, 2017, pp. 32-33).

No cabe duda que el Nuevo Mundo se convirtió en todo un despertar gastronómico para quienes se habían embarcado con Colón, algunos más con Cortés y quienes les sucedieron, lo que propició una fusión culinaria en la que destacaron el frijol, el xitomate, que cambió de nombre a tomate en España; el cacao y su transformación en chocolate; entre otros productos ya mencionados, pero con “especial énfasis el chile, el *capsicum annum*, la variedad madre de casi el 90 por ciento de los chiles del mundo y que los españoles llevaron a Filipinas” (Hernández, 2017, p. 43).

Lo anterior se convierte, en una muestra muy general del legado español a través de la riqueza culinaria entre más de un continente, tanto del lado del Atlántico y el Asia Pacífico, aunque el choque cultural que trascendió al inicio de la colonia se dio, principalmente entre las órdenes religiosas y políticas para luego generalizarse entre la población hasta nuestros días, desatando un vertiginoso encuentro gastronómico al cual se sumaron sus tradiciones, el intercambio de utensilios de cocina y de métodos de preparación para todo tipo de productos que transcurrían por las

autopistas de la mar, afianzando lo que futuramente se convertirán en las bases de un protonacionalismo derivado de la fusión transcontinental.

Cabe señalar, que la presencia española no será la única que arribe al Nuevo Mundo, ésta viene acompañada de una tripulación con raíces judías y árabes. Sobre la cultura árabe, en particular, fue pródiga en recetas de dulces, nieves, perfumes y un sinnúmero de condimentos, aunado a sus diseños en lo arquitectónico y tan ejemplar al quedar grabada en la vistosa orfebrería de Talavera tan arraigada en ciudades como Puebla y Tlaxcala, que derivó precisamente de una extendida presencia mora de ocho siglos en suelo español.

En otra perspectiva, se destaca el caso que deviene de los vínculos que se establecieron del lado de la frontera marítima que comparte México con el continente asiático, destacando el origen y la vestimenta típica mexicana a través de la «China poblana», protagonizada por la princesa de origen indio con el nombre de Mirra, a quien se le llamaría, una vez cristianizada, Catarina de San Juan, quien según los historiadores nació al calor de una familia monárquica en Delhi (India) por el año de 1609. Sin embargo, la invasión turca en su lugar de origen, obligó al resguardo de esta joven de alcurnia entre los clérigos jesuitas, quienes la bautizaron al catolicismo y le brindaron refugio en Manila hasta su posterior traslado a México.

Una vez establecida en Puebla, al calor de una familia acomodada, sus benefactores fallecieron, lo que hizo que un clérigo asegurara su porvenir casándola con Domingo Suárez, un esclavo chino, razón por la cual muchos le llamaban china, sin que ésta fuera su procedencia, pero con la que se dará a conocer entre los lugareños a la llamada «china poblana», cuyo legado sigue vigente en lo que respecta a los símbolos culturales de la mexicanidad hasta nuestros días (Hernández, 2017, p. 79).

Lo anterior hace parte de la cotidianidad y del legado cultural que caracteriza a México a partir de sus respectivas fronteras marítimas que nos vinculan con las costas en Europa y en este último caso, concretamente con Asia-Pacífico, lo que incide en la construcción de la identidad nacional mexicana. Esto mismo se podrá observar de manera más puntual en el caso veracruzano, cuando los acontecimientos del Siglo XIX, coincidan con el arribo de la presencia francesa e italiana, configurando una especie de enclaves de ultramar, algunos de los cuales siguen vigentes

hasta nuestros días, desarrollando una especie de geosentido, es decir, el producto de la fusión de dos culturas que provienen de entidades geográficas distintas.

Del predominio español a la presencia francesa en Veracruz

A partir de considerar a Veracruz como «la puerta de conexión directa de México con el mundo atlántico», la apertura del Siglo XIX se convirtió en la antesala para que nuestro país fuera considerado un polo de destino entre los europeos de la época. Esta idea, probablemente se reforzó con lo expresado por Alexander de Humboldt en su «Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España», mismo que se publicó en 1811 en la ciudad de París. Pero también de otros viajeros europeos que, de visita por el Nuevo Mundo, incluyendo el suelo mexicano, apreciaron el enorme potencial para invertir o incluso para dar inicio a una nueva vida.

Entre los viajeros extranjeros que se establecieron inicialmente en el estado de Veracruz, se encuentra Mathieu de Fossey, quien se trasladó a México en 1831, atraído por el proyecto colonizador en la región de Coatzacoalcos, convertido en el punto de avanzada para la construcción de un canal interoceánico en el istmo de Tehuantepec (Fossey, 1994, p. 13). Sin embargo, según lo comenta el propio Fossey, la propaganda que se difunde en Francia sobre el trópico resulta escasa y distinta a la realidad que esto representa para un europeo, tal como lo describe a continuación:

Abundan mucho las maderas finas en las selvas de Coatzacoalcos; así es que en derredor de la caoba y de la cedra adorata se agrupan el guayacán, el quiebra-hacha, los ébanos colorados y negros, los granadillos y los palos de tinte; al lado de éstos crecen muchos otros palos de utilidad mucho más inmediata, y son: las palmas, cuyas frutas varían según las clases, los zapotes, los tamarindos, los palos que destilan las resinas preciosas de liquidámbar y copal, los que dan la goma elástica, el bejuco que da la vainilla, etc. En cuanto a los frutales que se dan en tierra caliente, es innumerables su variedad y tendré ocasión, en el curso de mi viaje de hablar de los principales. Pero las plantas cuyo cultivo sobre todo nos traía a México eran: el cacao, el café, el algodón, la caña, el añil y el tabaco. La calidad de cacao de Coatzacoalcos es igual a la del de tabasco, estado limítrofe; y sábese que éste es superior no sólo al de Guayaquil, sino aun al de Caracas (De Fossey, 1994, pp. 55-56).

De este modo, lo que De Fossey llama «tierra caliente», expresión que sintetiza la constante del trópico veracruzano con la que se topó en sus primeros días de estancia, en efecto, se convierte en la referencia de un espacio geográfico distinto a su lugar de origen, caracterizado por un clima manzano y tendiente al frío, propicio para el cultivo de la uva, la lavanda y otras especies naturales que contrastan con la variedad de lo que produce el suelo veracruzano en su conjunto.

Por consiguiente, en los años venideros a la independencia de México, el país avanzaba había una serie de transformaciones de corte modernizador que abarca a las instituciones políticas, económicas y hasta militares tal como lo había sugerido el Barón de Humboldt, quien pensaba que los metales preciosos eran los primeros productos mexicanos susceptibles de ser comercializados en el exterior. Por su parte, Tadeo Ortiz consideraba a la agricultura como la base de la economía nacional y pensaba que la migración mexicana y extranjera a regiones menos pobladas provocaría un rápido desarrollo económico, con repercusiones en los sectores agrícola, industrial y comercial (Demard, 2013, p. 27).

Esto hizo que la convicción de la dirigencia política mexicana del Siglo XIX, en procura del auge modernizador del país a partir de la presencia de migrantes europeos, activara de nueva cuenta el intercambio a través de la «autopista estratégica de la mar» lo que hizo posible que arribaran a México personajes como el francés Stéphane Guénot, un ex oficial del Ejército Imperial, quien proveniente de Estados Unidos de América, se trasladó a territorio veracruzano en el año de 1824. Una vez en Veracruz, conoció al médico francés de apellido Chavert, un experto en enfermedades epidemiológicas, particularmente en el tratamiento de la fiebre amarilla, quien lo convenció de comprar tierras en las inmediaciones del río Nautla, ubicado en la parte del norte de este mismo estado (Demard, 2013, p. 29) como se observa en la figura 3.

Figura 3: Mapa de la región del río Nautla.



Fuente: Pointeau, (2011).

Una vez que fueron adquiridas las tierras por parte de Guénot, su siguiente objetivo fue retornar a su país de origen en el año de 1832, donde estableció la compañía agrícola europea-mexicana (*Compagnie agricole europeo-mexicaine*), con el propósito de atraer pobladores franceses, interesados en laborar en sus tierras, recién compradas en las inmediaciones de la localidad de Jicaltepec, un sitio que describió con las siguientes bondades:

La tierra de la que hablamos lleva desde tiempos inmemoriales el nombre de Jicaltepec, palabra alegórica del idioma de los antiguos mexicanos. Se localiza en el cantón de Misantla, entre Veracruz y Tamaulipas, que son los dos grandes puertos de la República. Su extensión es de al menos doce leguas cuadradas, siendo plana la mayor parte; el resto ofrece colinas, valles y montañas igualmente propios a la agricultura y con un aspecto de lo más agradable. ...Es bañada por un río navegable, ...otra ventaja aún más importante de este río es la comunicación por agua con todos los puertos del golfo, lo que haría más fácil y menos costosa la exportación de los productos, así como la importación de todos los objetos que haremos venir del exterior para las necesidades de los establecimientos. La tierra es en su totalidad de excelente calidad y al mismo tiempo muy variada, lo que la hace propicia a todo tipo de cultivo. En ella se produce la mejor vainilla que se conozca, la pimienta y la zarzaparrilla. ...No sería posible encontrar tierra más adecuada para el cultivo del algodón, del índigo, de la cochinilla vegetal y

animal, del cacao y del tabaco. El canelo, el clavero y la mirística, se desarrollan con una rapidez sorprendente. El café es de una excelente calidad y se puede cosechar entre cuatro y seis libras por pie, lo que es aproximadamente cuatro veces más de lo que se obtiene en general en los mejores cafetales de las Antillas. La caña de azúcar se da ancha como el brazo de un hombre y de una altura prodigiosa. En fin, todas las plantas coloniales y la mayor parte de las europeas encontrarán juntas, en Jicaltepec, las condiciones más favorables para su prosperidad (Demard, 2013, pp. 31-32).

Atraídos por la publicidad de Guénot, acerca de la perspectiva de ensueño con la que se describía a Jicaltepec, más de un francés avizoró con optimismo emprender esta odisea como una manera de reiniciar nuevos proyectos de vida, esto derivado de las serias afectaciones que trajo consigo la inclemencia del frío en forma de heladas que aniquilaron las cosechas en localidades vitivinícolas como Champlitte y Borgoña, lo que propició que más de un afectado se incorporara a la llamada Compañía Franco-Mexicana.

Una vez establecida la comitiva con miras a su arribo al litoral veracruzano, ya no hubo marcha atrás, y el objetivo de la misión se cumplió, a pesar de la situación convulsa que se vivía en México, luego de que, a comienzos de 1833, el presidente Santa Anna decidiera abandonar su cargo para atender sus problemas de salud, aunado al ambiente enrarecido ante la llegada de la epidemia del cólera que ingresó por alguno de los puertos del golfo. Sin embargo, ninguno de estos inconvenientes impidió la llegada de esos primeros colonos de origen francés al puerto de Veracruz y posteriormente a la playa de Nautla, siendo este el punto de avanzada que conecta desde el golfo de México con la localidad de Jicaltepec.

Al respecto, el pionero de la geopolítica alemana, Friedrich Ratzel en su obra, «Desde México. Apuntes de viaje de los años 1874-1875», señaló que:

...al mismo tiempo que en Alemania se multiplicaba la emigración hacia Brasil, en Francia se trabajaba arduamente para establecer colonias en el sur de México. Los incentivos correspondientes pueden atribuirse a personajes que, en parte, ya poseían bienes en México y, en parte, adquirieron otros más con el fin de venderlos a eventuales colonos, obteniendo ganancias de ello (Ratzel, 2009, p. 400).

Ahora bien, cabe señalar que durante el período entre 1835 y 1838, a pesar de la inestabilidad política que enfrentaba México, se presentó una nueva oleada de migrantes franceses, quienes, en compañía de sus familias, se trasladaron al enclave francés de Jicaltepec, lo que implicó una mejora en la distribución de los trabajos y de las tierras del campo en la colonia. Asimismo, este modelo de inmigración por invitación a solicitud del país de destino, generó que durante el período del Porfiriato, se estableciera un proceso de formalización legal de las tierras, hecho por el cual el general Díaz declaraba ser el “protector oficioso” de las colonias francesas y dio unas autorizaciones especiales para que conservaran su nacionalidad francesa (Pointeau, 2011, p. 4), acto que favoreció la ampliación de los territorios, incorporando a San Rafael, lo que en palabras del geógrafo mexicano Antonio García Cubas se concretó de la siguiente manera:

Antes, los colonos no trabajaban sus propios terrenos, sino sobre los de la comunidad, lo que generaba naturalmente la decadencia del lugar en vez de su prosperidad. El colono trabaja con perspectiva si sabe que sus esfuerzos le preparan un futuro para él y su familia. El señor Martínez de la Torre, este ciudadano ilustre, progresista y emprendedor, abogado y orador distinguido, comprendió todo eso. Este buen hombre decidió ceder a algunos colonos y vender a otros, a bajo precio y a largo plazo, los terrenos de su propiedad que había adquirido sobre la ribera izquierda del río Nautla (Demard, 2013, p. 151).

En esencia, lo que sobreviene para los colonos sería la posibilidad de formalizar la adquisición de sus tierras, esto hizo que personajes de origen francés, inmersos en la vida política como fueron los casos de Luis Mothlet y Eugéne Mahé se trasladaran a México para que ante las autoridades en turno, se concretara un plan de arreglo, lo que hizo posible que, “apoyados por el general Porfirio Díaz, los dos delegados fueron recibidos con atención por el general Pacheco, ministro de trabajos públicos e industria, quien confió a un jurista el cuidado de arreglar los detalles de la operación de manera segura, para evitar cualquier reclamación” (Demard, 2013, p. 174), todo esto al calor de la necesidad de cuidar de los predios y evitar que los terrenos baldíos, o sin dueño, fueran ocupados sin ninguna solicitud formal, generando posibles conflictos, inestabilidad e inseguridad en este lugar, convertido en el prototipo de un hogar franco-mexicano.

En consecuencia, el balance sobre la pertinencia del enclave francés en suelo veracruzano, se convertía en una experiencia de referencia para la proyección misma del golfo de México y los vínculos comerciales con el vecino país del norte, considerando lo que estaba por venir en el Siglo XX, y que en opinión de Jean Baptiste Desoche (Demard, 2013), se sintetiza de la siguiente manera:

Cuántas cosas no podríamos hacer en México si, una vez las comunicaciones establecidas, encontráramos salida para todos estos productos. Si se abriera el río Nautla al comercio extranjero nos encontraríamos en uno de los mejores rincones de México. ¡El comercio de frutas que haríamos con los Estados Unidos de América! Podríamos plantar en todos nuestros cafetales árboles frutales, cercas de palos de limón, todo esto nos daría buenas ganancias. Los pequeños barcos de vapor, en vez de ir a Honduras a buscar sus cargamentos de frutas vendrían aquí, que está la mitad de lejos de Nueva Orleans (Demard, 2013, p. 216).

Bajo esta perspectiva, Veracruz continúa siendo, no sólo la puerta de entrada y de conexión con el Viejo Mundo, lo es también como un punto de avanzada para proseguir en dirección al -corazón estratégico- a través de una ruta que se mantiene vigente desde el pasado imperial, aunado a convertirse en ese lugar que -lo tiene todo- siendo el destino de inmigrantes europeos provenientes de Francia, como ya se mencionó, incluso de italianos y alemanes. Al respecto, resulta interesante la opinión de Ratzel a su paso por Veracruz, al afirmar lo siguiente:

Desde el mar, Veracruz se ve como una ciudad oriental. Las cúpulas de las iglesias, con sus coloridas tejas vidriadas que resplandecen a lo lejos y sobre las que se elevan delgadas torrecitas como minaretes. ...La gente de Veracruz constituye una sociedad policroma. La clase comercial alta, que maneja los grandes negocios del principal puerto de México, está integrada en su mayoría por alemanes. Junto a ellos hay algunos españoles, y muy pocos franceses y mexicanos. Los ingleses que están al servicio del ferrocarril también pueden ser contados en este grupo (Ratzel, 2009, pp. 197-198).

A partir de lo anterior, al carácter cosmopolita de Veracruz, destaca a la par de otros aspectos de orden geopolítico que resalta Ratzel sobre este

mismo lugar, lo que en sus propias palabras refiere a continuación:

La posición preponderante que Veracruz ha adquirido entre todas las localidades marítimas de México, radica única y exclusivamente en su ventajosa ubicación respecto de la capital. ...Veracruz, la puerta de entrada y salida, y México, el lugar de distribución, esta posición sólo se ha consolidado; y, por lo demás, Veracruz también constituye el principal puerto marítimo para otras regiones independientes de la capital como, por ejemplo, Oaxaca, rico en productos y quizás el que mayor capacidad de desarrollo tiene entre todos los estados de la República. ...Pero esta ubicación es su única ventaja natural. Veracruz propiamente no posee un puerto, sino únicamente una rada. Los barcos, grandes y chicos, anclan detrás de una pequeña isla que se encuentra frente a Veracruz y que antes fue importante para la ciudad, por el fuerte construido sobre ella (Ratzel, 2009, p. 200).

Derivado de estas apreciaciones de tipo geopolítico, Ratzel enfatiza en la relevancia que ofrece la ubicación natural de Veracruz, convertido propiamente en un estado-ruta que se encarga de vincular al centro de poder, en este caso a la Ciudad de México con el área fronteriza que conforma el eje marítimo entre el golfo de México, el mar Caribe y el océano Atlántico. A su vez, la mención que hace este viajero y geopolítico alemán sobre el estado vecino de Oaxaca, lugar que recorrió con suma expectativa, particularmente por la relevancia geopolítica del istmo de Tehuantepec, permite ahondar en la reflexión actual que generan los planes de modernización desde la parte sur del estado de Veracruz, concretamente desde Coatzacoalcos hasta las inmediaciones de Salina Cruz en Oaxaca, ubicada sobre los márgenes del océano Pacífico a través de la propuesta de impulsar el desarrollo de un «corredor transístmico», utilizando un ferrocarril de carga y pasajeros, tal como se tiene previsto en los planes del gobierno actual en México.

La geopolítica actual de Veracruz y su proyección estratégica en el Siglo XXI

Continuando con estas reflexiones de orden geopolítico sobre el estado de Veracruz, un aspecto fundamental que deriva de lo expresado por Ratzel acerca de la “ventajosa ubicación” del estado de Veracruz, surge de un aspecto fundamental que deviene de su entorno geográfico, se trata de su colindancia con siete estados fronterizos comenzando de sur a norte con

Tabasco, Chiapas, Oaxaca, Puebla, Hidalgo, San Luis Potosí, Tamaulipas; lo que genera una importante capacidad de negociación política ante los numerosos vecinos, lo que a su vez influye en los planes de ejecución en materia de seguridad, tal como le ocurre a un país con referencia a sus respectivos vecinos.

Eso en el plano interno, pero también se presentan otros retos para este estado, lo que deviene del entorno regional más inmediato, considerando su extendida presencia sobre el litoral del golfo de México, manteniendo su atención frente a lo que ingresa por su extendida frontera marítima que transcurre entre el océano Atlántico, las Antillas mayores, destacando la proximidad con Cuba y las Antillas menores, además de conectarse siguiendo una línea que bordea el golfo de México para coincidir con los estados de Texas, Luisiana, Mississippi, Alabama y la Florida.

De ahí que, esta «ventajosa ubicación» del estado de Veracruz fue la que hizo que los estadounidenses hubieran manifestado su intereses en el golfo de México, a inicios del Siglo XX, empleando todos los medios, entre ellos, el establecimiento de un prototipo de “república bananera” a través de la presencia de la Compañía norteamericana Wimber Banana Co., situada como en el caso de los inmigrantes franceses, en la región de Nautla y sus alrededores, pero a través del cultivo y la exportación de plátano a escala internacional.

A esta misma iniciativa de negocios se sumó la *Standard Fruit Co.*; sin embargo, la presencia de ambas transnacionales fenece a partir de los acontecimientos propios de la Segunda Guerra Mundial, al momento en que las embarcaciones de las bananeras estadounidenses fueron destinadas a fines de carácter bélico, lo que implicó la salida de ambas empresas, argumentando un severo contagio de los platanos atribuido a la propagación de la enfermedad del chamusco o también conocida como «mal de Panamá» (Gobierno del Estado de Veracruz-Llave, 2000, p. 14).

En ese mismo contexto, los estadounidenses pasaron del auge del plátano al negocio de la explotación de los hidrocarburos en el área del golfo de México, trasladando varias de sus empresas al paisaje de la huasteca. Esto contribuyó, sin duda, a la bonanza petrolera en localidades ubicadas al norte del estado de Veracruz como Cerro Azul, Zacamixtle y Potrero del Llano, además de la ciudad de Poza Rica, creando un eje de producción petrolera vinculado a las zonas de puertos como sucedió con Tuxpan,

ubicado sobre el río Pánuco, con acceso directo al golfo de México, y al sur del estado en Minatitlán y el puerto de Coatzacoalcos (Gobierno del Estado Veracruz-Llave, 2000, p. 156), desde donde se traslada el crudo en dirección a los depósitos de hidrocarburos ubicados en la parte sur de Estados Unidos de América.

Derivado de lo anterior, la realidad presente del estado de Veracruz sigue dando muestras del enorme potencial que alberga por su ubicación, su suelo terrestre y marítimo en la perspectiva de los intereses que manifiestan los inversionistas foráneos, pero también de quienes internamente observan las ventajas estratégicas del Estado. Con tal percepción, cabe mencionar la actuación que adelanta el crimen organizado, con la tentativa de aprovechar las ventajas de movilidad que puede presentar un estado-ruta como Veracruz a partir de estas constantes geopolíticas que le caracterizan hasta nuestros días.

Con esta percepción, resulta oportuno adicionar al análisis, el *modus operandi* que se encuentra asumiendo en la entidad, el Cártel Jalisco Nueva Generación (CJNG), cuyo objetivo desde su creación en el 2011, ha sido la de rivalizar frente a otros como es el caso del cártel de Sinaloa, su competidor en el ámbito del negocio ilícito de las metanfetaminas, además el cártel de los Zetas y el Cártel del Golfo (Correa-Cabrera, 2018, pp. 124-125) ubicados precisamente en el estado de Veracruz, lo que ha implicado que, en estos últimos años se encuentren todos, “enzarzados en una guerra sin cuartel en varios estados del país, disputándose entre ellos porciones del territorio” (Pastor Gómez, 2017, p. 297), lo cual se muestra con mayor claridad en el siguiente mapa que ilustra la presencia de las organizaciones criminales en toda la entidad federativa mexicana, incluyendo las áreas de disputa entre cárteles que hacen presencia en el estado de Veracruz:

Derivado de este tipo de disputas entre los cárteles mexicanos como se observa en este mapa, se muestran aquellas áreas susceptibles al trasiego de drogas y de otras actividades ilícitas como el tráfico y trata de personas, el lavado de dinero, el secuestro, el cobro de derecho de piso, el robo de combustible, entre otras; lo que define el interés de las organizaciones delictivas, en este caso del CJNG, aumentando su presencia entre los estados de Veracruz del lado del golfo de México y del litoral de Oaxaca y Chiapas de cara al océano Pacífico, todo esto como parte del aprovechamiento de la condición bioceánica y de una mayor proximidad que se genera entre

Conclusiones

Luego de realizar una revisión puntual de los acontecimientos más sobresalientes del pasado y del presente que han definido el porvenir de la franja marítima del golfo de México, y que al mismo tiempo han impactado en la condición geopolítica de un estado como Veracruz, resulta pertinente señalar algunas de las aportaciones que se lograron y que contribuyen a una reflexión más amplia y actualizada sobre el pensamiento estratégico mexicano en el Siglo XXI.

Con esta percepción, enfatizar en el período prehispánico y lo que fueron los planes de expansión de una talasocracia en formación como fue el caso de España en tierras del Nuevo Mundo, permite observar bajo el espectro de la estrategia, es decir, desde lo que algunos autores citan como «el arte de los generales», una perspectiva más realista del poder y una visión incluso geopolítica, acerca del conjunto de acciones que emprendió un personaje como Hernán Cortés, en su empeño por avanzar desde las Antillas en busca de tierra firme, logrando de este modo, el objetivo y la misión de dominio de un imperio colosal como el mexicana.

Por tal razón, retomar los criterios de avanzada a partir del arribo de Cortés y de su comitiva a suelo mexicano, desde el litoral veracruzano, donde se funda la primera ciudad con raigambre español: La Villa Rica de la Vera Cruz, y adentrarse desde ahí en dirección al corazón estratégico del imperio se observa como un esquema de maniobra táctico y logístico que, a su vez, implicó el diseño de una ruta que sigue vigente y conecta la franja marítima intermedia desde las inmediaciones del golfo de México con el centro de poder, ubicado en la Ciudad de México.

Ahora bien, más allá de recordar el pasado prehispánico y su grandeza, la configuración de caminos y rutas en medio de un complejo relieve de litorales, ríos, selvas, volcanes y montañas, se logra también una reflexión más profunda sobre lo que debe seguir siendo la defensa del territorio mexicano, y esa noción actualizada de lo que significa la espera de un enemigo externo tal como lo fue Hernán Cortés, o lo que en estos momentos representa o se avizora como una amenaza pudiera alterar los criterios de defensa y Seguridad Nacional.

Respecto a la importancia de la frontera marítima, y lo que Till concibió como «la autopista estratégica» en la mar, evidentemente el acercamiento entre el Viejo y el Nuevo Mundo derivó en un intercambio cultural transatlántico intenso, durante el periodo de la colonia, una especie de geosentido a través del cual se fusionaron costumbres, recetas, modas, estilos arquitectónicos y otras formas de vincular lo que parece externo y distinto de una cultura, pero que se arraiga y posteriormente se convierte

en el soporte para generar las bases de lo que futuramente será la identidad nacional mexicana.

En ese mismo orden de ideas, los criterios de defensa resurgen de nueva cuenta, al momento en que España, una vez convertida en el prototipo de una talasocracia, decide establecer a partir del «buen orden del mar», una forma de contener a sus rivales a las puertas de sus dominios de ultramar. Así, esto mismo daría lugar a la proyección estratégica del puerto de Veracruz con sus fortificaciones en San Juan de Ulúa, pero también la del Fuerte de San Carlos (Perote) y otras como se construyeron en Campeche, todo esto bajo la noción de defensa que persiste frente a lo que provenga, más allá de la frontera marítima a través de las inmediaciones del golfo de México, siendo esta una constante que se presenta hasta nuestros días.

A partir de lo anterior, otros aspectos que se analizaron a partir del valor geopolítico de golfo de México y concretamente del estado de Veracruz, derivan del interés no sólo de los españoles por albergar estas tierras, lo será también para los inmigrantes de origen francés y de otras nacionalidades que arribaron en los primeros decenios del Siglo XIX, atraídos por un suelo fértil, pero en el trópico, lo que calificaban como una «tierra caliente». Esa que a la postre se convertiría en el terruño de aquellos europeos que le apostaron a una nueva oportunidad para recomenzar sus vidas en México.

Finalmente, este amplio recorrido por la geohistoria del estado de Veracruz, desde la fundación de sus primeras ciudades con influencia española, pasando después por la conformación de lo que vendría a ser la configuración de -enclaves de ultramar francés- como se demostró en el caso de Jicaltepec- San Rafael, aunado a los intereses estadounidenses por el control de la producción bananera y la más reciente con el asunto de los hidrocarburos, en suma, se convierten en la muestra de que Veracruz es y seguirá siendo la «puerta de oro» desde donde México se proyecta al resto del mundo en el Siglo XXI.

En los últimos dos siglos, la sobreexplotación, la contaminación y el escaso cuidado en la recuperación de los recursos y el ambiente han llevado a que el océano más grande del mundo, formado a lo largo de varios millones de años, esté alcanzando límites irreversibles de destrucción. En especial el Pacífico mexicano, fuertemente sobreexplotado, donde la captura de las especies es cada vez más difícil y alejada de la costa. Aunado a ello, la destrucción del fondo marino en la Plataforma continental ocasionada por los arrastres camaroneros provoca la desaparición de especies en esas zonas. *Héctor Espinosa*¹.

ANÁLISIS GEOPOLÍTICO DE LOS RETOS Y DESAFÍOS A LA SEGURIDAD EN LA FRONTERA MARÍTIMA DEL PACÍFICO MEXICANO

DOCTOR
MAURICIO SOTO RODRÍGUEZ

Consideraciones geopolíticas

En 1916, el sueco Rudolph Kjellén estableció la relación entre geografía y las relaciones internacionales y, definió al Estado como un organismo geográfico “viviente”, acuñando el concepto de geopolítica. Por su parte, el alemán Friedrich Ratzel, había creado una concepción de Estado como un organismo vivo que requería de un “espacio vital”, dando sustento a la expansión territorial alemana y desembocando en las dos conflagraciones mundiales.

Para la geopolítica moderna, todos los espacios o territorios son áreas de poder, ya sean reales o virtuales y existe competencia por su control. Esto significa, que el conflicto es una condición inherente a las relaciones entre actores. Es decir, el ámbito geográfico (terrestre o marítimo) constituye un factor de poder y, al mismo tiempo, un territorio donde la presencia humana tiene dominación. Por lo tanto, el espacio o ámbito geográfico es a la vez, tanto una fuente de recursos como un área de disputa y poder.

En el Siglo XXI, la geopolítica se sitúa en una encrucijada en cuanto a seguir priorizando al Estado nación, como principal categoría de análisis

¹ Héctor Salvador Espinosa Pérez es curador de la Colección Nacional de Peces (CNP) del Instituto de Biología de la UNAM. Participa en diversos proyectos como responsable, dando como resultado de estos, diversas publicaciones. Dirige tesis de licenciatura y posgrado, apoyando a estudiantes en sus proyectos. Imparte pláticas y conferencias sobre colecciones científicas y en especial ictiológicas, así como de temas afines a la CNP en diferentes foros. Consultado en: Espinosa, Héctor (2004). El Pacífico mexicano. Ciencias 76, octubre-diciembre, pp. 14-21.

en sus expresiones de poder o considerar la impronta de los procesos transnacionales que lo afectan en cuanto a su soberanía y la aparición de actores no estatales, capaces de incidir en las decisiones de las élites políticas.

Para llegar a dominar, cada actor debe ejercer un grado de influencia y jurisdicción sobre cierto espacio, ya sea geográfico, político, económico, cultural o virtual. En este proceso histórico complejo, los humanos transforman los espacios, y de aquí surge lo que se denomina territorialización. En este proceso interactúan factores humanos y culturales a través del trabajo, capital información sobre los recursos y el propio espacio geográfico.

El dominio material territorial es la ocupación, los actos de apropiación, el dominio e intención de apropiarse sobre una porción geográfica o espacio para preservarlo, explotarlo y que su dominio sea estable y duradero. Con esta percepción, la experiencia cultural de determinado grupo social está en función del proceso de territorialización y extensión de los espacios, de su demografía, necesidades, intereses y aspiraciones.

Los procesos simbólicos están emparentados con la historia colectiva de una comunidad, los acontecimientos históricos, los mitos, las expresiones culturales y el imaginario colectivo; todo esto, en función de la apropiación del espacio. Este último no necesariamente es un espacio geográfico específico cuyo objetivo sería la apropiación de los recursos naturales sino uno o varios espacios exo-geográficos, situados más allá de la geografía (Rodríguez, 2004).

Para algunos especialistas en temas de política internacional, la globalización económica en el mundo, es proceso que se originó a partir del orden creado después de la Segunda Guerra Mundial y que dio un gran impulso al avance en las telecomunicaciones, tecnologías de la información, liberalización de los mercados, profundizó la creación de bloques económicos como lo son: América del Norte, la Unión Europea, el Mercosur y la Cuenca del Pacífico, por nombrar algunos.

Sobre el último bloque comercial citado y, como polo de desarrollo global, México tiene especial interés debido no sólo al enorme crecimiento económico y desarrollo que ha representado, sino a que nuestro país pudiera fungir como un puente entre Asia y Europa, así como hacia otras zonas como el este de norte y Suramérica (Rivas, 1991).

Talasopolítica

“El mar es el comienzo de toda geografía”, escribió el historiador Jules Michelet, bajo este postulado se podría reconocer que el mar también es el comienzo de toda geopolítica. La talasopolítica es una rama de la geopolítica que hace referencia al estudio sobre los océanos, por lo que también se le conoce como oceanopolítica. La talasopolítica podría definirse también como la toma de decisiones por parte de la administración marítima con respecto a los espacios marítimos en los que el Estado ejerce soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción (Valdés, 2018).

Desde finales del Siglo XV comienza la era de los descubrimientos, inspirada por portugueses y españoles debido al empleo de instrumentos marítimos como la brújula, el astrolabio y el sextante, esto les permitió tener dominio de los mares y desarrollar la cosmografía, la técnica de los mapas y la misma geografía, pero hasta el Siglo XVII comenzará una nueva era, bajo la marina inglesa.

Desde el Congreso de Viena de 1815 hasta la Primera Guerra Mundial, el impulso marítimo fue determinante para los imperios ultramarinos en cuanto a la obtención de materias primas, lo cual dio ímpetu a la revolución industrial y al capitalismo.

Es el Almirante estadounidense Alfred Thayer Mahan, quien escribió en 1890, *La influencia del poder del mar en la historia, 1660-1783*, en el que se analiza la historia naval de Gran Bretaña para definir criterios como la acumulación de riqueza para desarrollar una industria y una marina, para así, importar materias primas y exportar productos manufacturados a los principales centros de comercio (Rengifo, 2017).

La oceanopolítica se originó en la segunda mitad del Siglo XX. Esta reciente disciplina permite analizar los fenómenos políticos, estratégicos y diplomáticos que suceden en relación a los mares y océanos, desde la perspectiva de los espacios marítimos. Esta disciplina pretende tener un carácter científico al ser multidisciplinaria y dotarse de teorías y principios que la dirijan a la objetividad con base en argumentos racionales. Por lo tanto, tendremos que enmarcarla en las ciencias sociales al tener como principal objeto de estudio al Estado nación y su relación con los mares y océanos. Es una rama de las relaciones internacionales, cuyo objetivo

principal será el análisis de la relación entre Estados en el ámbito marítimo y cuyos intereses nacionales y de seguridad estarán en virtud de las acciones políticas, estratégicas y diplomáticas de cada actor estatal. La oceanopolítica estudia la política en el mar y en los océanos. Esta disciplina estudia dos tipos de relaciones:

1. Las relaciones que establecen los Estados y otros actores políticos entre sí, en relación a los marítimos y oceánicos, cuyo ámbito es el internacional y,
2. Las relaciones que se instituyen entre los actores y, los espacios marítimos y oceánicos situados en el ámbito nacional por su carácter jurídico y político.

Asimismo, la oceanopolítica es una disciplina que se sustenta en un conjunto de constataciones empíricas de la realidad internacional (Rodríguez, 2004).

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación (FAO, por sus siglas en inglés), entre el 10 y 12 por ciento de la población mundial depende de la pesca y la acuicultura para su subsistencia, y más del 90 por ciento de los pescadores realizan sus actividades en embarcaciones pequeñas en países pobres y en desarrollo. En 2012, la producción pesquera alcanzó los 160 millones de toneladas de pesca y sus exportaciones fueron de más de 129 mmd (Banco Mundial, 2017).

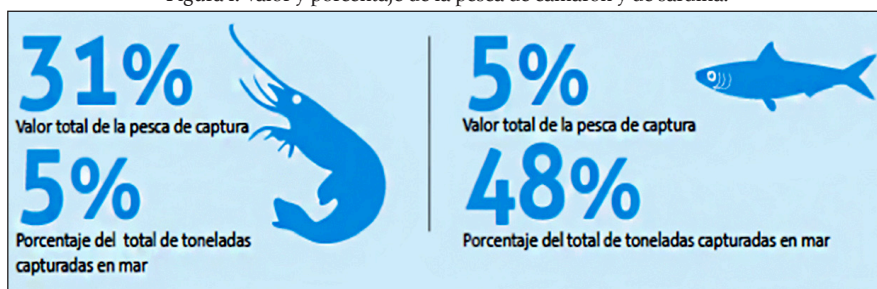
Actualmente, aproximadamente el 90 por ciento del comercio internacional se lleva a cabo por la vía marítima, las terminales mexicanas se enlazan con las del norte de Europa, el Mediterráneo, Centro y Suramérica, Oriente Medio y Sureste de Asia. Nuestro país posee un sistema integrado por 37 puertos; sin embargo, sólo 19 de ellos fungen como terminales marítimas comerciales. Además, sólo cuatro puertos están en vías de ser de alta eficiencia, Altamira y Veracruz en el golfo de México, así como Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico. Cabe destacar que, a partir de la década de los años ochenta, ha habido un claro aumento del tránsito marítimo en el Pacífico y una reducción en el Atlántico.

En México existe una gran riqueza marina en peces, moluscos, crustáceos y plantas acuáticas, pero el camarón es la especie de mayor valor para la pesca mexicana, representa cerca del 31 por ciento del valor total de la pesca de captura y cinco por ciento del total de las toneladas capturadas.

Lo que contrasta con la sardina, que representa el 48 por ciento del total de toneladas capturadas (tanto en peso vivo, como desembarcado), sin embargo, sólo aporta el cinco por ciento del valor de la pesca de captura (Environmental Defense Fund de México, 2013).

Se calcula que el porcentaje del valor de la pesca total ha aumentado a 50 por ciento, además se ha incrementado tanto el valor como la explotación de moluscos vivos (pepino de mar) y el abulón, para el mercado asiático (Rivas, 1991).

Figura 1: Valor y porcentaje de la pesca de camarón y de sardina.



Fuente: Environmental Defense Fund de México (2013). *La pesca ilegal e irregular en México: una barrera a la competitividad.*

Geopolítica del Pacífico

El océano Pacífico, es la masa de agua más grande del mundo, representa la tercera parte de la superficie de la Tierra, con aproximadamente 25 mil islas (más que todos los demás océanos del mundo), la gran mayoría al sur de la línea del Ecuador. El Pacífico cubre un área de 179.7 millones de kilómetros cuadrados y sus aguas se extienden aproximadamente 15 mil kilómetros desde el mar de Bering en el Ártico por el norte, hasta el mar de Ross en la Antártica por el Sur, su ancho se extiende desde Indonesia hasta la costa de Colombia. El océano Pacífico ha sido percibido geopolíticamente en el pasado como una extensión marítima demasiado enorme, diversa y hasta excéntrica respecto de los centros de poder mundiales, como para tener alguna influencia en los asuntos internacionales (Rodríguez, 2004).

Da forma a un espacio geográfico que cubre más de la mitad del planeta y se representa en un borde terrestre litoral encerrando un espacio oceánico, el cual constituye la puerta de entrada y salida a la mayor superficie terrestre continental que es Eurasia. Toda esta superficie concentra más de la mitad de la población mundial la cual es fundamental para llevar a cabo actividades comerciales entre los países de Europa y Asia. Asimismo,

los territorios que tienen acceso a este océano, agrupan a razas y culturas diversas, bifurcándose en un solo escenario geopolítico, América por un lado y Asia por el otro. Podemos aseverar que el océano Pacífico se ha convertido en un área geopolítica donde se entrecruzan y contraponen distintos intereses de diferentes potencias; al mismo tiempo, se configura un nuevo orden político y económico mundial.

El océano Pacífico se puede dividir bajo criterios geográficos en: Cuenca Asia-Pacífico, Cuenca Australia-Pacífico, Cuenca Polinésica y Oceanía y, Cuenca americana. Cada cuenca tiene su propia dinámica cultural, política y modelos de desarrollo. Además, debe de considerarse la gran riqueza en recursos naturales marítimos, pesqueros, minerales y energéticos; es vital para el planeta en cuanto a su importancia ecológica y básica para el comercio internacional, debido a las rutas marítimas.

Algunas de las grandes potencias se encuentran en esta área como son: China, Rusia, Estados Unidos de América y Japón, las cuales han tenido a lo largo de la historia una postura geopolítica hacia el Pacífico.

De hecho, desde la antigüedad, por ejemplo, los andinos también tuvieron interés en conocer el océano Pacífico, principalmente la parte sur, de ahí las navegaciones que los incas realizaban a Australia².

La Primera Guerra Mundial centró la atención del mundo en el océano Atlántico, pero para 1924, el general Karl Ernest Haushofer publicó su obra *Geopolitik des Pazifischen ozeans*, en español geopolítica del océano Pacífico, en cuya obra se reconocía la importancia de China y Estados Unidos de América, además Haushofer consideró al océano Pacífico como el «océano Político» por su valor comercial, al concentrar el 70 por ciento de los recursos y de la población mundial (Reggiardo, 2015).

Para este pensador, los principales mares han pasado por periodos de auge y decadencia, por ejemplo, en el mar Mediterráneo florecieron las grandes civilizaciones del antiguo mundo; egipcios, fenicios y griegos; posteriormente, España y Portugal fueron las hegemonías globales y sus actividades se ejercieron sobre todo en el océano Atlántico; después se dio

2 Existe una teoría rescatada por José Antonio del Busto y avalada por Joseph Dager, profesor de Ciencias Política de la Universidad Antonio Ruiz de Montoya que sustenta que Túpac Yupanqui fue el Inca que descubrió Oceanía. Para más información véase: Universidad Antonio Ruiz de Montoya (27 de octubre de 2017). Túpac Yupanqui, el Inca que descubrió Oceanía. Disponible en: <https://www.uarm.edu.pe/Noticias/facultades/tupac-yupanqui.inca-descubrio-ocenia#.YAJFBV5Khdg>

paso al poder de Inglaterra y Francia sobre el mar del Norte; después se daría un periodo de transición hacia el océano Pacífico. Posteriormente, el mismo Haushofer publicó su libro titulado *Dai Nihon*, en español *El gran Japón*, en 1913, en donde equiparaba el dominio geográficamente dispuesto en el Pacífico por Estados Unidos de América y Japón, el primero como líder en la región y el segundo, sobre territorios continentales.

Para 1943, el pensador de origen holandés nacionalizado estadounidense, Nicholas Spykman perfeccionó la teoría de Mackinder, argumentando que el dominio del «corazón del mundo para dominar la isla del mundo» ya no era necesario, sino que bastaba con conquistar «la orilla que rodea la isla del mundo» en referencia a que los aliados soviéticos serían a futuro enemigos de los Estados Unidos de América.

Existen diversos países insulares en el Pacífico como son Japón, Australia, Nueva Zelanda, Taiwán e Indonesia. Además, se encuentran importantes estrechos que comunican el Pacífico con el océano Índico como es el estrecho de Malaca, donde navegan cientos de embarcaciones de petróleo, recurso vital para suministrar y comerciar con Japón, Estados Unidos de América y China.

Cabe destacar que los 21 países miembros del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) representan el 40 por ciento de la población mundial y alrededor del 60 del PIB mundial. A la par, en el área del Indo-Pacífico se encuentran, seis de las ocho naciones que disponen de armamento nuclear, a excepción de Reino Unido y Francia; a su vez, cinco de los siete países con mayores presupuestos en defensa (Estados Unidos de América, China, Rusia, Japón e India); así como ocho de los diez ejércitos más numerosos (China, Estados Unidos de América, India, Rusia, Corea del Norte, Corea del Sur, Paquistán y Vietnam).

Presentándose en la actualidad, un armisticio en la península coreana; tensiones militares entre India y Paquistán; y diferendos territoriales en el norte de Japón, respecto a los mares de China Oriental y Meridional (Rubio, 2013). Pese a esta situación, desde 1975, con el término de la Guerra de Vietnam, hasta el presente, el océano Pacífico es un espacio de relativa tranquilidad con algunos diferendos marítimos importantes.

Interés de México en Asia y el Pacífico

Después de la conquista española, el contacto con Asia comienza en 1542,

cuando el Virrey de Velasco financió una expedición a Filipinas a cargo de Ruy López de Villalobos. Posteriormente, en 1565 Andrés de Urdaneta descubrió la ruta directa de retorno (tornaviaje) a Acapulco. En esos años, la Nao de China, Galeón de Manila o Galeón de Acapulco realizaba sus expediciones (de 1557 a 1815), de Acapulco a Manila (Senado de la República, 2013) para abastecerse de mercancías provenientes de algunos países de Asia Oriental como China y Japón. Sin embargo, hubo una pérdida paulatina de la presencia novohispana en Asia debido a la penetración europea y estadounidense. A partir de 1730, los ingleses comenzaron a comerciar en el archipiélago del Pacífico occidental, desplazando el predominio español. Por su parte, la presencia estadounidense se hizo visible con la llegada del primer navío *Guǎngdōng*.

Posteriormente, en el último cuarto del Siglo XIX, Francisco Bulnes, político del porfiriato, encabezó una comisión para entablar relaciones con Japón y no con China; sin embargo, quien tenía una idea contraria, fue el diplomático Matías Romero, quien consideraba importante la inmigración china a México como mano de obra. Para 1888, México y Japón suscribieron el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, cuyo objetivo era abrir el comercio con Asia y promover la migración controlada. Años después, en 1899 México y China firmaron un tratado similar y con el mismo nombre, con el objetivo de atraer inversión china dirigida al comercio, ferrocarriles y minas.

Al término de la Segunda Guerra Mundial, comenzó un proceso de descolonización en el sur y sureste de Asia, no obstante, la política exterior mexicana hacia esta región continuó siendo distante, ya que la diplomacia mexicana estaba alejada de países comunistas como Vietnam, Corea del Norte y China; de igual forma, de los países demasiado alineados a Estados Unidos de América, como Taiwán y Corea del Sur. México buscó fortalecer más sus relaciones con Estados Unidos de América, Europa y América latina, en este orden de importancia; sin embargo, al mismo tiempo, se buscó equilibrar las relaciones con otros países debido al nacionalismo mexicano derivado de su discurso revolucionario (León-Manríquez, 2015).

Paulatinamente, entre 1958 y 1988, México estableció relaciones diplomáticas con Corea del Sur, Vietnam del Sur, Tailandia, Malasia, Birmania, Singapur y China. No obstante, esto no significó una diversificación eficiente de las relaciones, sino hasta finales de la década

de 1980, cuando el gobierno mexicano mostró mayor interés en la región. En 1987 se realizó un informe presidencial sobre la región Asia-Pacífico, concretamente sobre el concepto de cuenca del Pacífico y un año después, se creó la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico. Esta fue una instancia de coordinación interministerial a cargo de la Presidencia y ejecutada por la cancillería mexicana.

Con esta percepción, nuestro país deseaba participar en mecanismos multilaterales de la región, como fue el caso de su ingreso a APEC en 1993. En 1994, año en que entra en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) se comienza a fortalecer en México el comercio intrafirma, pues algunas economías asiáticas estaban preocupadas por sus exportaciones hacia Estados Unidos de América; asimismo, diversas compañías asiáticas decidieron establecer maquiladoras en territorio mexicano y utilizar a México como una plataforma de exportación hacia el mercado estadounidense. Como resultado de esta situación, México aumentó la importación de insumos provenientes de Asia para poder exportar más mercancías a la Unión Americana, lo cual significa que comenzó a definirse un déficit hacia las economías asiáticas y superávit hacia el mercado estadounidense.

Como ya se mencionó, Asia reviste importancia para México debido a su desarrollo económico, tecnológico y fuente de inversión; por su parte, nuestro país representa para diversos países asiáticos una plataforma geopolítica hacia tres regiones: América del Norte, América Latina y Europa, además muestra una economía emergente con más de 100 millones de habitantes y la segunda en América Latina, después de Brasil.

De las potencias emergentes que se ubican en Asia, es sin lugar a dudas, China el país que más interés causa a las élites gubernamentales y empresariales mexicanas. Sin embargo, la relación bilateral ha sido de altibajos, debido a la falta de comprensión cabal sobre la cultura y proyección de China en el mundo, aunado a que existe un gran déficit comercial de nuestro país hacia el asiático y esta situación ha acentuado el malestar del sector manufacturero mexicano. No obstante, durante la última década se ha pretendido cambiar la imagen de desprestigio que se tenía hacia China y en los últimos años, se ha buscado mejorar la cooperación bilateral en los ámbitos económico, cultural y académico.

El gran desafío político, cultural y económico de la significativa diversidad en la Cuenca del Pacífico entre los países de América y Asia, se tradujo en el ingreso al Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, lo cual implica generar y fortalecer la cooperación internacional. Fundada en 1989, tenía como objetivo, liberalizar el comercio y promover el intercambio comercial de manera voluntaria. Nuestro país se adhirió en 1993 como corolario a la dinámica ejercida por Estados Unidos de América y Canadá, los cuales son miembros fundadores y socios de México, del entonces TLCAN, ahora T-MEC.

No obstante, dos años atrás el gobierno mexicano se adhirió al Consejo de Cooperación Económica para el Pacífico (PECC, por sus siglas en inglés) que se originó en 1980 y cuyos objetivos fueron propiciar recomendaciones y políticas de comercio, negocios e inversión. Una década después, se creó la Red Nacional de Investigadores sobre la cuenca del Pacífico y desde entonces, se crearon distintos centros de estudios APEC en diversas instituciones académicas mexicanas su objetivo principal, es fomentar los estudios sobre la cuenca del Pacífico.

De igual manera, la nación mexicana forma parte del actual Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico, conocido como TPP-11, el cual intenta seguir el mismo camino de los tratados de libre comercio, con la excepción de vincular cuatro regiones: Norteamérica, Sudamérica, Oceanía y Asia.

La importancia del océano Pacífico, es reconocida por los países miembros de la Alianza del Pacífico, los cuales cuentan con acceso directo a sus mercados a través de sus puertos, los cuales se encuentran distribuidos por todo su litoral.

A principios de 1980, diversos países comenzaron a integrarse al creciente mercado global mediante la exportación de *commodities* (bienes primarios) o bienes manufacturados, e importando bienes de capital de economías desarrolladas. Otros países se apartaron de la integración global; sin embargo, ambos grupos de países resintieron los efectos positivos y negativos de su integración o exclusión en la economía global. Lo anterior, aunado a la crisis de los mercados europeos e inestabilidad en la economía estadounidense repercutió en el interés de algunos países latinoamericanos en acercarse a las economías asiáticas para beneficiarse de su desarrollo económico y tecnológico.

La región del Asia-Pacífico es una de las regiones con mayor crecimiento económico y dinamismo en la economía global (Centro de Estudios e Investigaciones Militares, 2013).

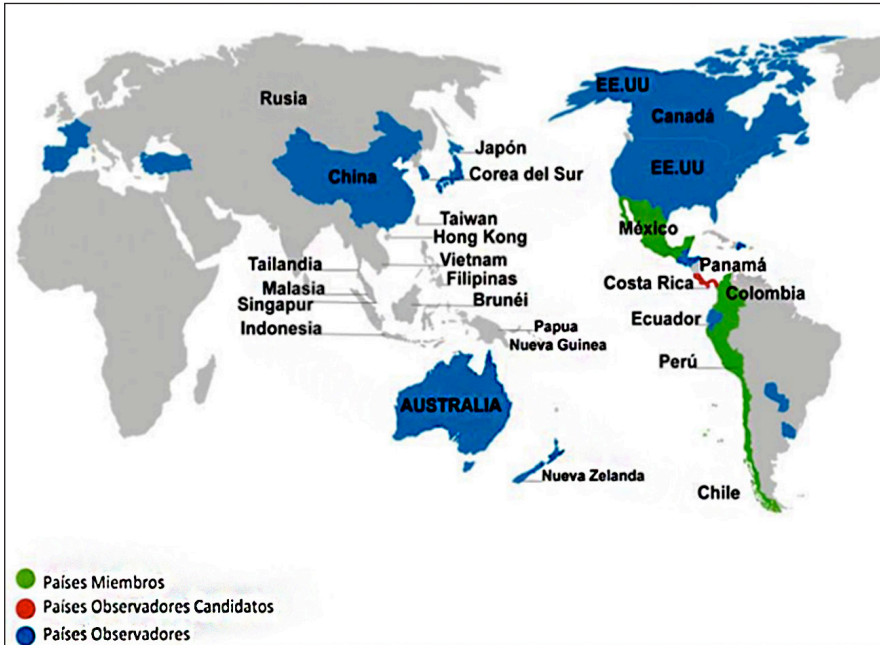
A partir de esta evidencia, tanto Chile como Colombia, México y Perú han tratado de mejorar sus economías a través de la cooperación con el continente asiático. A iniciativa del entonces presidente de Perú, Alán García, en abril 2011, los cuatro países firmaron la Declaración de Lima, creando un bloque comercial denominado Alianza del Pacífico. Estos países tratan de romper las cadenas de la desigualdad, la pobreza, el poco crecimiento económico y el escaso valor agregado de sus mercancías, según sus objetivos, se acrecentarán las oportunidades de inversión, tecnología y acceso a los mercados de China, Japón, Corea del Sur e India.

Desde una mirada geopolítica, este bloque pretende competir con el liderazgo de Brasil y del Mercosur en América Latina, así como contrarrestar su influencia en la zona. De igual manera, se considera la disminución de influencia china en la región latinoamericana, aumentando la participación de los países miembros en la región, ser interlocutores con China y Estados Unidos de América, principalmente, y disminuir la influencia brasileña (Arévalo, 2014).

Por otro lado, y en términos geopolíticos, México y el bloque Alianza Pacífico persiguen contrarrestar el crecimiento de Brasil, y evitar su hegemonía en América Latina. Los países del grupo Alianza Pacífico quieren, por tanto, ser los principales interlocutores económicos y políticos de América Latina con Estados Unidos de América, la Unión Europea, China y el resto del mundo.

Sin embargo, cabe señalar que los países miembros de la Alianza del Pacífico que tienen mayor relación con Estados Unidos de América, son México y Colombia. En el caso de nuestro país existe una (inter) dependencia económica (según la óptica con la que se quiera ver la relación bilateral) que abarca más del 80 por ciento del comercio mexicano hacia la Unión Americana y aproximadamente 36 millones de personas de origen y ascendencia mexicana. A pesar que la historia de nuestro país está estrechamente ligada al vecino del norte; a su vez, al interior del país, existen grandes problemas de desigualdad social, corrupción y crimen organizado, factores que merman la capacidad de acción en materia de política exterior y, por ende, el nivel de autonomía (Ardila, 2015).

Figura 2: Países miembros de la Alianza del Pacífico y con posición privilegiada en la Cuenca del Pacífico.



Fuente: Reggiardo, Giulliana (2015). Un nuevo escenario geopolítico en la región latinoamericana: la creación de la Alianza del Pacífico (2011-2015).

El Pacífico mexicano

Tiene una extensión de siete mil kilómetros de litoral, con un 80 por ciento de potencial pesquero, lo que significa, que ahí se realiza la mayor de la pesca en nuestro país, debido a la cantidad en específico de especies como el camarón, ostión, sardina, langosta, atún, anchoveta y abulón. Por ende, en donde se ubican el mayor número de instalaciones industriales pesqueras, con alrededor de 270 plantas (Rivas, 1991).

Históricamente, los estados del Pacífico mexicano han tenido contacto con los países asiáticos, cuya región ha sobresalido por el desarrollo económico que se ha presentado en las últimas décadas.

La zona del pacífico nacional, está integrada por 11 de las 32 entidades federativas del país: Baja California, Baja California Sur, Colima, Chiapas, Guerrero, Jalisco, Michoacán de Ocampo, Nayarit, Oaxaca, Sinaloa y Sonora. Existen 1,131 municipios que representan el 46 por ciento del total de nuestro país; la superficie total es de 804 mil kilómetros cuadrados, que representa 41 por ciento del territorio nacional; y consta de 7,828 kilómetros de costa, la cual representa el 70% del total del litoral mexicano

y las entidades que concentran casi dos terceras partes de la franja costera son: Baja California Sur, Baja California y Sonora.

Para darnos una idea de su enorme extensión, el Pacífico mexicano, es casi siete veces el territorio de Corea del Sur, tres veces el de Filipinas, 2.6 veces el de Malasia, 2.3 veces el de Japón y 1.7 veces el de Tailandia. En cuanto a su demografía, en el año 2015 los estados del Pacífico mexicano albergaban a 36.8 millones de habitantes, representando alrededor de una tercera parte de la mitad de la población mexicana.

No obstante, respecto a su riqueza, existe una enorme desigualdad entre los estados del norte del Pacífico mexicano con los del sur; ya que, en estos últimos, existe mayor pobreza y la infraestructura en comunicaciones y transportes es menor. En términos generales, Baja California y Sonora han progresado parcialmente por su vecindad con Estados Unidos de América, mientras que Sinaloa lo ha hecho a través de su producción hacia el mercado estadounidense. Baja California Sur, tiene un desarrollo importante de las actividades turísticas y la explotación de sus recursos naturales. Por su parte, existe cierta complementariedad económica entre Jalisco, Nayarit, Colima y Michoacán, que, además, fortalecen las actividades agropecuarias y agroindustriales, con una importante presencia en los mercados nacional e internacional. Los estados de Guerrero, Oaxaca y Chiapas, son los que han tenido más problemas en desarrollar sus economías; por ende, presentan mayores problemas económicos y sociales en sus poblaciones.

Ante esta situación, cabe señalar que el Pacífico mexicano representa aproximadamente el 63 por ciento de la producción pesquera, a diferencia del 37 por ciento restante, que corresponde a la pesca en el Atlántico (Environmental Defense Fund de México, 2013).

Figura 3: Producción pesquera de captura por región.



Fuente: Environmental Defense Fund de México (2013). *La pesca ilegal e irregular en México: una barrera a la competitividad.*

División del Pacífico mexicano

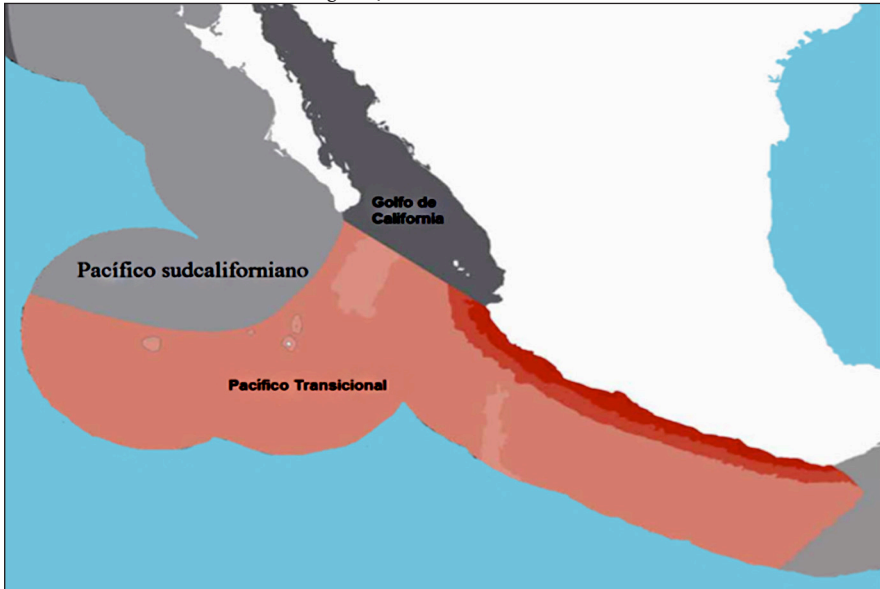
La Zona Económica Exclusiva de México correspondiente al Pacífico, se extiende a más de 2.3 millones de kilómetros cuadrados con una línea de costa 7,828 km de longitud (CONABIO, 2007) y se divide en tres subregiones o zonas, de acuerdo a sus características geográficas y ecológicas: el pacífico transicional mexicano, el golfo de California y el Pacífico sudcaliforniano.

Pacífico transicional mexicano

Esta área marítima posee una superficie de 1,038,010 km² y cuenta con una gran diversidad de sistemas costeros y de especies marinas. Posee importantes arrecifes de coral, estuarios, comunidades coralinas y manglares. Las principales playas de anidación para la tortuga verde del Pacífico oriental se ubican en las playas de Colola y Maruata en Michoacán. La productividad es alta, debido a que las temperaturas del mar son cálidas y existen más de 215 especies, como el pez guitarra punteada, el chile arpón, la raya pinta de espina, el burrito, la mojarra

tricolor, el lenguado ovalado y el botete diana. De las especies ictiológicas que se encuentran en la Plataforma continental, 42 por ciento está relacionada a los estuarios y en la plataforma exterior, hacia los 100 metros de profundidad, se pueden encontrar peces demersales. Acompañado de esta riqueza natural, el turismo ha contribuido a dar forma a muchas de sus actuales comunidades costeras de los estados de Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero y Oaxaca y la punta del extremo más meridional de Baja California Sur.

Figura 4: El Pacífico mexicano.



Fuente: Wilkinson T., (2009). *Ecorregiones marinas de América del Norte*. Comisión para la Cooperación Ambiental, Montreal.

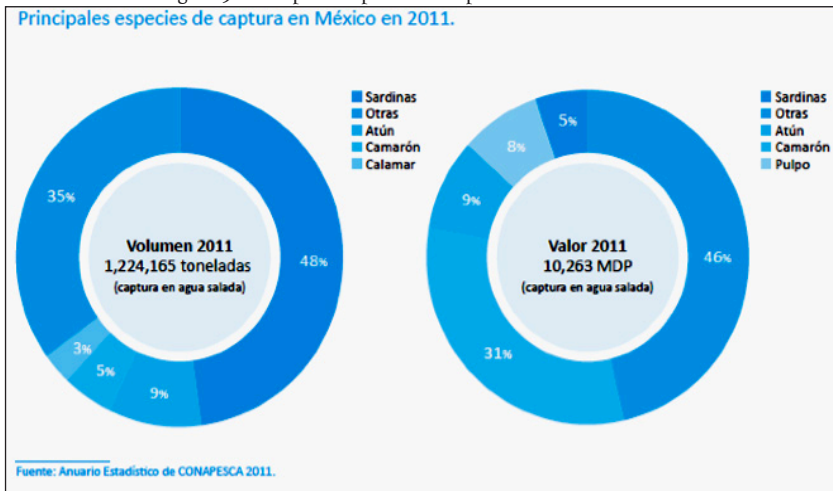
En Zihuatanejo, Guerrero y en las islas Revillagigedo existen diversas comunidades coralinas en donde habitan gran cantidad de peces, aproximadamente 120 especies, y otras endémicas. Algunas especies son la chopa o sargento mayor, la jaqueta o damisela acapulco, el cirujano barbero o cochinito, el pez mariposa de tres bandas, la castañuela gigante y la señorita o vieja isleña. Sobresalen los corales risco *Pocillopora damicornis* y verrucosa. Existen más de 189 especies de moluscos, algunos moluscos gasterópodos de interés comercial (pertenecientes a los géneros *Hexaplex*, *Fusinus*, *Harpa*, *Ficus*, *Bursa* y *Cantharus*) de la plataforma en los estados de Jalisco y Colima, se relacionan con el sustrato de limo arenoso y de arena mediana. Existen playas de anidación para las tortugas caguama, laúd, verde del Pacífico oriental y golfina (Wilkinson, 2009).

Golfo de California

El golfo de California, también llamado mar de Cortés, está conformado por aguas limitadas por las costas de los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora, Nayarit y Sinaloa. Es un mar parcialmente cerrado por sus elevados niveles de biodiversidad y elevada productividad primaria, resultado de la combinación de su topografía, latitud meridional y sistemas de surgencia, aguas ricas en nutrientes. En este golfo existen especies endémicas como la vaquita marina (el cetáceo en mayor peligro de extinción en el mundo) y la totoaba, pez codiciado en China.

El golfo de California es esencialmente un sistema subtropical con una productividad primaria elevada, la cual sirve de sostén a las poblaciones de sardinas monterrey y crinuda (o arenque de hebra) y muchas especies de anchovetas (géneros anchoa, anchovia, cetengraulis, engraulis) que son la principal fuente de alimento de varias especies predatoras (piscívoras), incluidos peces, calamares, delfines, aves marinas y ballenas. Cuenta con zonas de reproducción para aves y mamíferos marinos, por ejemplo: la gaviota ploma, el rocote mexicano, el rorcual común, la ballena de aleta, el pelícano pardo, la ballena azul, el caballito de mar del Pacífico, el charrán real, la gaviota pata amarilla, el lobo marino de California y el delfín común de rostro largo. Además, se desarrollan diversos tipos de corvinas y berrugatas, tiburones, rayas, camarones. En otras áreas de este mar, existen diversos tipos de tiburones, cabrillas, rayas, meros, diversos tipos de ballenas, pargos y tortugas (Wilkinson, 2009).

Figura 5: Principales especies de captura en México en 2011.



Fuente: Environmental Defense Fund de México (2013). La pesca ilegal e irregular en México: una barrera a la competitividad.

Este golfo produce el 51 por ciento del valor de las capturas nacionales y representa el 77 por ciento del volumen capturado. Esto significa que es la principal zona pesquera del país, en donde se encuentran el 52 por ciento de los empleos del sector pesquero (Environmental Defense Fund de México, 2013).

Pacífico sudcaliforniano

Esta área se extiende a lo largo de la costa del Pacífico, desde el cabo San Lucas, en el extremo sur de la península de Baja California, hasta el norte de punta Concepción, California. Se caracteriza por tener una gran diversidad de especies marítimas debido a la confluencia de la corriente de California, de aguas frío-templadas y ricas en nutrientes. Existen grandes bosques de kelp³, que proporcionan hogar para peces, invertebrados, aves y mamíferos marinos, y es una importante zona de reproducción para la ballena gris (Wilkinson, 2009).

Problemas en el Pacífico mexicano

En el Pacífico transicional mexicano existen diversas especies en riesgo como la tortuga verde del Pacífico oriental, la tortuga laúd, la tortuga caguama y la golfinia, el tiburón sedoso o piloto, la cornuda común (o tiburón martillo) y la cornuda prieta o cruz, el tiburón ballena y blanco, diversas mantarrayas gigantes como: voladora, diablo, violácea, cornuda y de espina, así como peces sierra. Existen además especies introducidas e invasoras, como el alga parda o café conocida como sargazo (*Sargassum muticum*).

Se calcula que son más de 100 millones de escualos los que son pescados cada año para satisfacer la demanda china y coreana. Una vez capturado, el pez es despojado de sus aletas y se les arroja vivo al mar para sucumbir con una muerte lenta y agonizante.

Además de la pesca ilegal y cruel de los tiburones, existe un tráfico criminal de “tripulaciones de esclavos” que son personas engañadas para traficar en los barcos de pesca, principalmente provienen de países africanos, de Indonesia y Filipinas. China no sólo encabeza el registro mundial de pesca legal, según información de la Iniciativa Mundial contra la Delincuencia Organizada Transnacional de febrero de 2019, sino también, cuenta con el mayor número de esclavos en la industria pesquera (D. Arvizu, 2020).

3 Pertenecen al reino Protista, es decir, que no se pueden catalogar dentro de los otros tres reinos: hongos, animales y plantas.

China es el mayor mercado de pescado en el mundo y tiene la mayor flota pesquera de ultramar, algunos de estos pescan de forma legal y otros, ilegal. La mayoría de la pesca de ultramar se realiza en el occidente de África de forma ilegal.

El enorme crecimiento de la economía china, ha provocado un elevado consumo de productos de mar como: el calamar gigante o bacalao en aguas argentinas, atún en Chile, totoaba en México, tiburón en Colombia y Ecuador. Sobre este último, en China se paga hasta 150 dólares por un plato de sopa de aleta de tiburón, la cual no tiene gran valor nutricional y tampoco es una exquisitez, su consumo es sólo por el estatus y la excentricidad.

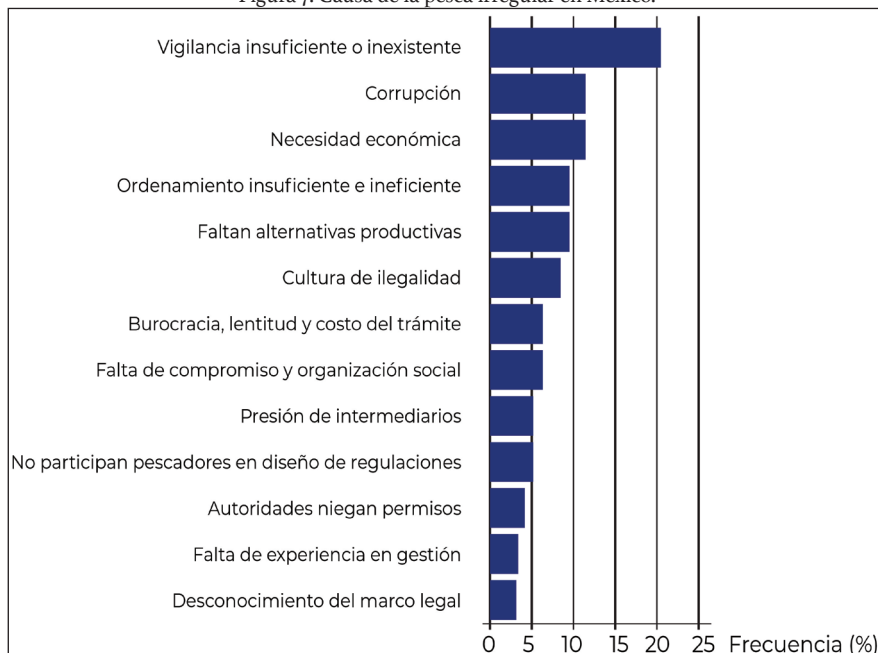
Figura 6: Tiburones despojados de sus aletas.



Fuente: D. Arvizu, Rubén (1 de mayo de 2020). Tiburones en peligro de extinción por pesca ilegal, ligado al tráfico humano. El hombre, el mayor depredador. Foto: Ocean Futures Society.

En México, por ejemplo, la venta ilegal del kilogramo de buche de totoaba se calcula que está entre los 1,500 y 2,300 dólares en el mercado asiático. De nueva cuenta, existe la creencia de que contiene cualidades medicinales y afrodisiacas; esto ha generado una caza furtiva y la casi extinción del pez. Según Insight Crime, fundación dedicada al análisis de la seguridad nacional y ciudadana en América Latina y el Caribe, en 2013 las autoridades mexicanas decomisaron cerca de 2.25 millones de vejigas de totoaba (García, 2016).

Figura 7: Causa de la pesca irregular en México.



Fuente: Environmental Defense Fund de México.

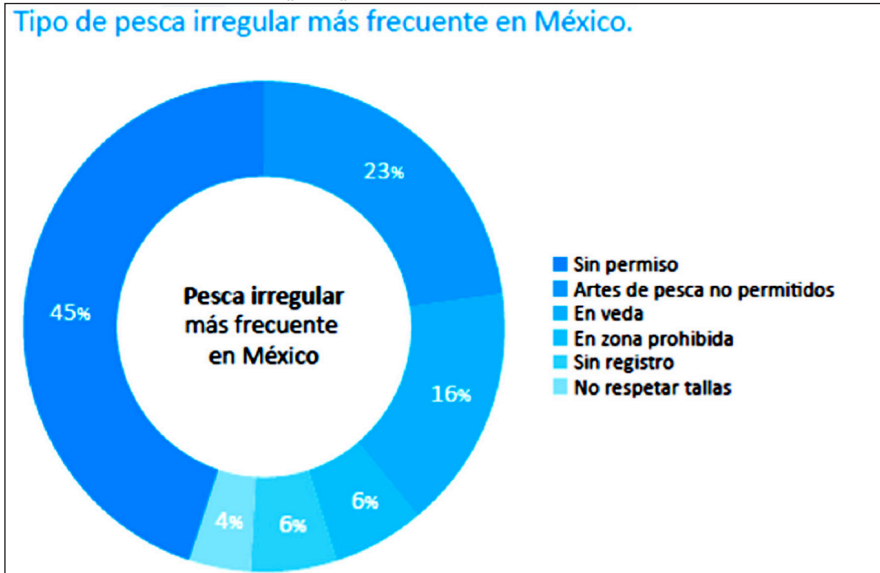
Por otra parte, existe el problema del crecimiento poblacional que ha llevado a la sobrepesca, así como a la contaminación de los ríos, lagos, lagunas costeras y arroyos. El caracol púrpura está en riesgo, debido a que se utiliza en el teñido de telas. La contaminación también es un grave problema que afecta la vida marítima (Wilkinson, 2009).

Las tres formas más comunes de la pesca irregular en México son: 1) la pesca sin permiso o concesión; 2) el uso de artes de pesca no permitidos y 3) la pesca en época de veda.

En el golfo de California, los principales problemas son la sobrepesca, la sedimentación, la contaminación, la desviación de aguas fluviales y el establecimiento de granjas acuícolas (sobre todo camarónicas), los cuales han alterado los ecosistemas de la región. En el alto golfo de California, el descenso de agua dulce proveniente del río Colorado ha modificado las condiciones de lo que solía ser un importante sistema estuarino para la reproducción de peces, la zona registra una salinidad muy elevada y han disminuido los patrones de historia de vida de especies como la totoaba. La pesca indiscriminada a través de redes de tipo artesanal, agalleras, de arrastre y palangres, han provocado una reducción considerable de las

poblaciones de peces, además de ser capturados sin llegar a alcanzar la edad reproductiva (Wilkinson, 2009).

Figura 8: Tipo de pesca irregular más frecuente en México.



Fuente: Environmental Defense Fund de México (2013). La pesca ilegal e irregular en México: una barrera a la competitividad.

La zona del Pacífico sudcaliforniano involucra áreas costeras altamente urbanizadas en el sur de California y Tijuana como costas escasamente pobladas en Baja California y Baja California Sur, esto da como resultado diversas variaciones en los ecosistemas; sin embargo, los impactos más alarmantes están relacionados con la extracción de petróleo y de gas natural, las fuentes de contaminación, las termoeléctricas, la explotación de los lechos de los ríos para la obtención de arena, las rutas de navegación, así como la pesca comercial y recreativa, es decir, la mayoría de las actividades humanas con fines monetarios (Wilkinson, 2009).

La existencia de océanos saludables, es fundamental para mitigar el cambio climático, pues los manglares y otros hábitats oceánicos con vegetación captan el 25 por ciento de CO₂ de los combustibles fósiles y resguardan a las comunidades costeras de las tormentas e inundaciones. Sin embargo, algunas actividades humanas como la sobrepesca y la contaminación han afectado gravemente la salud de los mares. Se calcula que alrededor del 57 por ciento de las poblaciones de peces son explotadas y otro 30 por ciento son sobreexplotadas. Además, la pesca ilegal oscila entre los 11 a 26 millones de toneladas de pescado al año, cuyos ingresos ilegales están entre los 10 mil y 23 mil millones de dólares.

Sin embargo, la mala administración de estos recursos desaprovecha beneficios de alrededor de 80 mil millones de dólares anuales, lo que significa que la inacción de los gobiernos, resulta ser más perjudicial que si se toman medidas adecuadas para explotar racionalmente estos recursos. Las acciones más básicas que deberían hacer todos los países con costa, es proteger los hábitats e invertir en la acuicultura sostenible y garantizar el crecimiento futuro, el empleo y la seguridad alimentaria (Banco Mundial, 2017).

Humberto Becerra, vicepresidente de la Alianza Latinoamericana para la Pesca Sustentable y Seguridad Alimentaria (ALPESCAS), de la que México ocupa la vicepresidencia, aseguró que los países de la región han mostrado su inconformidad con que algunas embarcaciones chinas se adentren a los mares patrimoniales y afectan la biodiversidad de los países latinoamericanos. Becerra afirmó que buscará reunirse con el titular de la Secretaría de Marina (MARINA)⁴ para tratar de buscar una solución, ya que no sólo embarcaciones chinas, sino españolas aprovechan la falta de vigilancia e inspección y depredar en la Zona Económica Exclusiva (Méndez, 2020).

Según el Instituto de Desarrollo de Ultramar de Gran Bretaña (ODI, por sus siglas en inglés) considera que no sólo la flota china realiza actividades pesqueras ilegales en otros países, sino también lo hacen varios países desarrollados, como: Japón, Corea del Sur, Taiwán, y muchos otros, a través de las banderas de conveniencia o el involucramiento de empresas transnacionales.

Algunas medidas para combatir la pesca ilegal en diferentes partes del mundo

Combatir la pesca ilegal no es asunto fácil, debido a la gran distancia a la que se encuentran los barcos de la costa y el tiempo de reacción de las autoridades, además del elevado costo de un sistema de vigilancia o alerta temprana. No obstante, en algunos países como Argentina o Chile, se han

4 La Secretaría de Marina Armada de México cuenta con la Dirección de Protección Marítima y Portuaria cuyo objetivo es: *dirigir las actividades en materia de seguridad y protección marítima, los servicios de protección a instalaciones y áreas estratégicas, así como coordinar con las autoridades correspondientes las medidas de protección portuaria que aplicará el CUMAR para enfrentar riesgos y amenazas a la Seguridad Nacional*. Asimismo, le corresponde a la Dirección de Inspección y Certificación Marítima *efectuar, programar y establecer las visitas de inspección y certificación en cumplimiento de la normatividad marítima nacional e internacional en la materia, en las terminales portuarias e instalaciones en aguas nacionales, así como en las embarcaciones y artefactos navales, mediante acciones de vigilancia, seguridad e inspección en el interior de los recintos portuarios y en las zonas marinas mexicanas, con participación con la Armada de México en sus funciones de Guardia Costera*.

dado pasos importantes, tales como el empleo de fotografías nocturnas de satélites, que muestran las luces de las flotas pesqueras en las zonas económicas exclusivas.

Tabla 1: Incautaciones de pesca ilegal de la MARINA.

	Número de embarcaciones incautadas / kilos incautados	Valor incautado en miles de pesos / Valor por kilo en pesos	Valor por embarcación / kilos por embarcación
2001	191/21 116	918/43	4 805/111
2002	186/50 346	2 225/44	11 964/271
2003	137/417 324	10 709/26	78 170/3,046
2004	182/233 98	1 254/54	6 889/129
2005	132/4563	81/18	613/35
2006	106/861	21/24	196/8
2007	103/21 106	4 124/195	40 039/205
2008	137/206,844	19 960/97	145 690/1 510
2009	88/180,130	23 514/131	267 202/2 047
2010	109/32,074	25 037/781	229 701/294
2011	42/37553	23 634/629	562 705/894

Fuente: Secretaría de Marina a través del IFAI.

Por su parte, la FAO permite que los países afectados prohíban el atraque de los barcos que pescan de manera ilegal. De forma similar, The Pew Charitable Trusts (organización no gubernamental sin fines de lucro) trabaja con la marina británica en el sistema Catapult, que muestra en tiempo real si un barco entra en una Zona Económica Exclusiva o si está a punto de hacerlo, lo que permitirá advertir a las autoridades; de la misma manera, Oceana (organización no gubernamental sin fines de lucro) trabaja con Google y SkyTruth en un proyecto de posición satelital conocido como Global Fishing Watch.

El Banco Mundial financia proyectos para establecer zonas marinas y costeras protegidas, reducir la contaminación, gestionar los recursos costeros y desarrollar conocimientos en torno a la salud de los océanos.

Algunos de estos proyectos han sido exitosos; por ejemplo, en Indonesia, se aplicó un proyecto de rehabilitación y ordenación de los arrecifes

coralinos, beneficiando a 358 comunidades a través de la disminución de la pesca ilegal y creando más zonas marítimas protegidas.

En Perú, se retiró a 329 embarcaciones y se reubicó a los pescadores a otras actividades económicas, con el fin de disminuir la sobrepesca de anchoveta.

En Guinea Bissau se creó una red de parques nacionales y zonas protegidas, 480 mil hectáreas de zonas costeras. El Programa de Pesca Regional de África Occidental involucra a: Cabo Verde, Gambia, Côte d'Ivoire, Ghana, Mauritania, Guinea, Liberia, Guinea-Bissau, Senegal y Sierra Leona; esta red tiene como meta elevar la contribución económica de los recursos marinos a través del fortalecimiento del sector pesquero, reducir la pesca ilegal y aumentar el valor agregado de los productos marinos.

En India, más de 1.5 millones de personas se han beneficiado hasta el momento del Proyecto de Gestión Integrada de las Zonas Costeras. En este programa, se elaboran mapas de líneas de peligro en todo el litoral indio para mejorar el aprovechamiento de los espacios costeros, rehabilitando más de 12 mil hectáreas de manglares y detener el vertido de más de 80 millones de litros de aguas vertidas sin tratar.

En Mozambique, el proyecto MozBio se dirige a proteger áreas de conservación y mejorar la vida de las comunidades que viven en ellas.

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR) es un término utilizado en el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto (AMERP), mismo que sirve para prevenir y eliminar la pesca ilegal y fue aprobado en la Conferencia de la FAO en su 36º periodo de sesiones mediante la Resolución 12/2009, de fecha 22 de noviembre de 2009 y entró en vigor el 5 de junio de 2016. Este acuerdo se fundamenta en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. En el Artículo 218 de la Convención de 1982, se abordan medidas del Estado rector del puerto, aunque están más relacionadas con la contaminación marina, que con cuestiones relativas a la pesca. Posteriormente, se concretaron varios instrumentos de pesca de carácter vinculante y no vinculante en los que las medidas del Estado rector del puerto, junto con la pesca INDNR, incrementaron su cobertura.

Entre estos instrumentos destacan: el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO de 1993; el Código de Conducta para la Pesca Responsable, 1995; el

Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces de 1995; y el Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de la FAO en 2001.

Cabe resaltar, que nuestro país no es miembro de este Acuerdo, como si lo es en el Acuerdo para Promover el Cumplimiento de las Medidas Internacionales de Conservación y Ordenación por los Buques Pesqueros que Pescan en Alta Mar de 1993; la Constitución del Centro para los Servicios de Información y Asesoramiento sobre la Comercialización de los Productos Pesqueros en América Latina y el Caribe de 1994; y el Convenio Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico de 1966 (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, 2020).

Aunado a lo anterior existen recomendaciones proporcionadas por Environmental Defense Fund de México, A.C., Comunidad y Biodiversidad, A.C., Sociedad de Historia Natural Niparáj, A.C., Centro de Colaboración Cívica, A.C., Fundación Idea, A.C., las cuales están fundamentadas científicamente por expertos y que podrían ayudar significativamente a disminuir este problema:

1. Incorporar a la legislación, de manera robusta, el manejo pesquero basado en la creación de derechos de propiedad, incluyendo el uso generalizado de concesiones de larga duración sobre un área definida (a veces llamados TURFS, por sus siglas en inglés) o instrumentos como el Manejo Compartido por Cuotas.
2. Adecuar las penas y sanciones. Modificar el esquema actual de penas y sanciones, utilizando las mejores prácticas internacionales, para asegurar que las penas y sanciones existentes cumplan, cuando menos, con los principios de proporcionalidad y disuasión.
3. Hacer mejor uso de la tecnología. Incrementar el uso de las herramientas tecnológicas que existen en el mercado y que, en algunos casos, pueden ser pertinentes para México. Esto puede incluir el uso de aviones no-tripulados, radares y rayos X, en sitios adecuados y bajo un programa de manejo y mantenimiento sólido.
4. Mejorar la coordinación de quienes hacen cumplir la ley. En el corto plazo, es esencial el esclarecimiento de las atribuciones y el establecimiento de mecanismos efectivos de coordinación entre las instituciones a cargo de hacer cumplir la ley, tanto en el agua, como fuera de ella (CONAPESCA, CONANP, PROFEPA y MARINA, aduana).

5. Crear una policía única en el mar. En el mediano y largo plazo, la mejor alternativa para asegurar la eficiencia y la eficacia en el cumplimiento de la ley es separar la función de otorgar permisos de CONAPESCA de la de inspección y vigilancia. La mejor solución para esto es la creación de una policía única en el mar, similar a la figura de la Guardia Costera que existe en varios países del mundo.
6. Fomentar la participación pública en la toma de decisiones. Las leyes que más se cumplen son las que cuentan con participación de los ciudadanos que van a ser afectados por ellas desde su creación. Para ello, es necesario usar de manera efectiva las estructuras que ya existen, como Comités y Consejos de Pesca estatales y federal, que en muchos casos se han creado e instalado, pero que no tienen un funcionamiento ágil y dinámico.
7. Generar espacios para la vigilancia comunitaria. Una vez establecidos los derechos de propiedad, es importante promover esquemas que permitan a las comunidades ejercer una custodia efectiva sobre sus recursos, colaborando con la autoridad responsable en actividades de vigilancia y monitoreo.
8. Reorganizar el presupuesto de la CONAPESCA. La organización del presupuesto de CONAPESCA es la de una dependencia enfocada a promover el incremento de volumen capturado, y no el incremento del valor de lo capturado. Es por eso que, a corto plazo, es importante aumentar la proporción del presupuesto que se asigna a las funciones de Ordenamiento Pesquero y de Inspección y Vigilancia.
9. Mejorar la información del sector. Las buenas decisiones requieren de información sólida, consistente y transparente. Es por eso que es de la mayor importancia la creación de una base de datos pública y transparente, con información consistente sobre la actividad pesquera, incluyendo información del esfuerzo pesquero, las capturas, la información biológica, el marco legal, el estado de las poblaciones de recursos pesqueros, comercialización, consumo, precios, etcétera.
10. Certificación. La demanda internacional por productos pesqueros con alguno de los muchos tipos de certificación ha crecido consistentemente en los últimos años. Aun sin decirlo explícitamente, este tipo de esquemas fomentan la legalidad, a través de la obligación de los productores de comprobar el paso de su producto por toda la cadena formal de suministro. Aumentar el impulso a la certificación es una de las formas en las que se puede aumentar los incentivos para el comportamiento legal.

El trasiego de drogas en el Pacífico mexicano

El tema del crimen organizado en nuestro país debería de ser un asunto de seguridad nacional y no subestimarlos a la seguridad pública. Existe evidencia que ha sido constatada por diversos especialistas, de que entre todos los grupos delictivos o mafias que existen en el mundo, los cárteles mexicanos se han convertido en los primeros proveedores de heroína, cocaína, metanfetamina y marihuana a Estados Unidos de América y, sin lugar a dudas, son los grupos delictivos más violentos que existen, y no hay evidencia hasta el momento de que alguna otra organización delictiva de otro país los suplante. De hecho, son varias las organizaciones criminales que trabajan para los cárteles mexicanos, como, por ejemplo, algunos grupos delictivos de Colombia, Centroamérica y pandillas en Estados Unidos de América.

Como se aprecia en la tabla 2, de entre los 10 primeros lugares, son siete los estados ribereños hacia el Pacífico (Guerrero, Sinaloa, Nayarit, Michoacán, Oaxaca, Jalisco y Sonora) donde más se cultiva marihuana y adormidera (amapola), de acuerdo a la erradicación de cultivos hecha por el Ejército mexicano. Entre estos, destacan Guerrero y Sinaloa, los cuales se ubican en los primeros lugares, asimismo, Oaxaca es la entidad donde inicia el istmo de Tehuantepec y se encuentra en el séptimo lugar.

Tabla 2: Los estados con más cultivos de drogas en México (superficie erradicada de cultivos de marihuana y adormidera entre 2007 y 2015, en hectáreas).

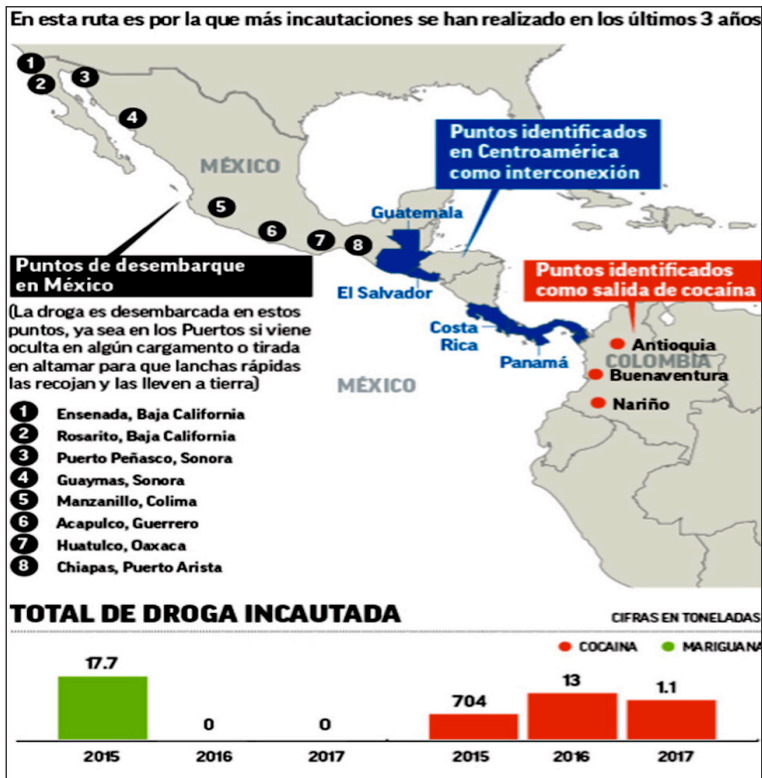
Núm.	Estado	Hectáreas totales	Porcentaje sobre el total
1	GUERRERO	73,404	27.9
2	Sinaloa	54,609	20.7
3	Chihuahua	49,782	18.9
4	Durango	46,390	17.6
Núm.	Estado	Hectáreas totales	Porcentaje sobre el total
5	Nayarit	9,475	3.6
6	Michoacán	9,361	3.6
7	Oaxaca	9,295	3.5
8	Jalisco	4,980	1.9
9	Sonora	4,217	1.6
10	Zacatecas	1,120	0.4

Fuente: Resa, Nestares, Carlos (mayo de 2016). *El mapa del cultivo de drogas en México*.

En particular, el fentanilo ilegal que sirve para elaborar heroína se produce en China y lo compran legalmente los cárteles mexicanos en

algunas de las miles de páginas de internet que hay para ese mercado. Los envíos desde China se hacen por paquetería mayormente, por Federal Express (FEDEX) y por el Servicio Postal de Estados Unidos de América (USPS) y tienen primero que llegar obligatoriamente a Estados Unidos de América, al centro de redistribución de FEDEX en Memphis, Tennessee o al del USPS en San Francisco, California, posteriormente salen de esos centros hacia México”. A Memphis y a San Francisco llegan todos los días decenas de miles de paquetes de China, para FEDEX y USPS es una tarea imposible revisar cada uno, y por eso tal es el método preferido de los cárteles de México para conseguir el fentanilo chino (Proceso, 2017).

Figura 9: Puertos mexicanos mayormente empleados para ingresar drogas a territorio nacional.



Fuente: SEMAR (2017). Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/el-pacifico-la-ruta-favorita-del-narco-para-llevar-drogas-a-eu>.

El gobierno estadounidense dice no tener la capacidad de revisar cada uno de los envíos de las empresas de mensajería, pese a esta situación, tampoco les ha pedido una mejor revisión y supervisión en sus envíos, sólo se ha enfocado en vituperar a los gobiernos de México y China (Esquivel, 2017). Además, debe reconocerse que la oferta de drogas en el mercado

es muy variada y que los grupos criminales cada vez encontrarán otras formas de traficar nuevas y más potentes drogas. Los cárteles mexicanos (principalmente el cártel de Sinaloa) están asociados con pandillas dominicanas para distribuir el fentanilo en todos los estados de la Unión Americana, principalmente en las zonas más lucrativas, las del este y medio oeste.

El fentanilo es más barato de elaborar que la marihuana y la cocaína, pues no requiere de grandes extensiones de tierra para su cultivo, ni mucha mano de obra, y los insumos se obtienen de forma relativamente fácil en el mercado internacional debido a su poca regulación. Asimismo, es mucho más cómodo transportarla en una bolsa con un kilo de fentanilo que puede generar miles de dosis y hacer millonario a quien lo trafique. Esto afecta de manera directa a los estados con mayor cultivo de adormidera, de los cuales, siete de los diez primeros se encuentran en el Pacífico mexicano.

Tabla 3: Estados con más cultivo de adormidera (amapola) en México (superficie erradicada de cultivos de adormidera entre 2007 y 2015, en hectáreas).

Núm.	Estado	Hectáreas totales	Porcentaje sobre el total
1	GUERRERO	70,470	47.3
2	Durango	27,671	18.6
3	Chihuahua	27,448	18.4
4	Sinaloa	13,431	9.0
5	Nayarit	6,160	4.1
6	Oaxaca	3,560	2.4
7	Michoacán	129	0.1
8	Jalisco	91	0.1
9	Sonora	57	0.04
10	Zacatecas	42	0.03

Fuente: Resa, Nestares, Carlos (mayo de 2016). El mapa del cultivo de drogas en México.

Por su parte, el Informe Mundial de Drogas de 2017 de la Oficina de Naciones Unidas sobre Droga y Crimen señala a Afganistán y Myanmar como los primeros productores de amapola a nivel mundial. Detrás de estos países le sigue México, cuya principal entidad federativa en cuanto al cultivo de esta planta es Guerrero, y le siguen los estados que conforman el llamado Triángulo Dorado, integrados por Chihuahua, Sinaloa y Durango, todos ellos proveedores de heroína a la Unión Americana.

Esta historia comienza en la década de 1990 cuando los cárteles mexicanos pasaron de ser productores de marihuana a convertirse en intermediarios de cocaína proveniente de Colombia, no obstante, ahora se han vuelto productores de metanfetaminas, cristal y heroína, principalmente a partir del año 2000. Actualmente, el fentanilo se está convirtiendo en la «droga número 1» debido a sus peculiaridades en cuanto a la rentabilidad, pues como ya se mencionó, la ganancia es de entre 3 y 5 veces mayor que la amapola, la cual requiere de grandes extensiones para su cultivo.

Como se aprecia en la tabla 4, los primeros cinco municipios donde se cultiva más amapola se encuentran en cuatro entidades federativas Chihuahua, Guerrero Durango y Sinaloa, de los cuales, los siguientes municipios Guadalupe y Calvo (Chihuahua), Tamazula (Durango) y Badiraguato (Sinaloa) son colindantes. Por su parte, los municipios General Heliodoro Castillo y San Miguel Totoloapan ubicados en la zona centro y centro occidente del estado de Guerrero, también son colindantes entre sí.

Tabla 4: Los 10 municipios con más cultivos de adormidera en México (superficie erradicada de cultivos de adormidera entre 2007 y 2015, en hectáreas).

Núm.	Municipio	Estado	Hectáreas totales	Porcentaje sobre el total
1	GUADALUPE Y CALVO	CHIHUAHUA	17,794	12.83%
2	General Heliodoro Castillo	Guerrero	15,444	11.14%
3	Tamazula	Durango	10,235	7.38%
4	San Miguel Totolapan	Guerrero	9,746	7.03%
5	Badiraguato	Sinaloa	8,733	6.30%
6	Chilpancingo de los Bravo	Guerrero	5,632	4.06%
7	Del Nayar	Nayarit	4,443	3.20%
8	Leonardo Bravo	Guerrero	4,428	3.19%
9	Acatepec	Guerrero	4,025	2.90%
10	Atlixac	Guerrero	3,934	2.84%

Fuente: Resa, Nestares, Carlos (mayo de 2016). El mapa del cultivo de drogas en México.

Según información de la Administración para el Control de Drogas (DEA, por sus siglas en inglés), todos ellos estados costeros del Pacífico.

La agencia señala que, el número de decomisos en Estados Unidos de América pasó de los cinco mil a los 35 mil. A partir de 2015, en México se

han hallado embarques de fentanilo en la Ciudad de México, Sinaloa, Sonora, Nayarit y Puebla. La mayoría del trasiego de fentanilo se realiza en las rutas que controla el cártel de Sinaloa, liderado por El Mayo Zambada; a su vez, esas rutas son disputadas por el cártel de Jalisco Nueva Generación (CJNG), comandado por Nemesio Oseguera Cervantes *El Mencho*, lo que ha traído una serie de asesinatos entre ambos grupos delictivos, principalmente en Tijuana, Ciudad Juárez y Mexicali, además, (Michel, 1 de febrero de 2018).

El mercado de las drogas produce enormes ganancias para los traficantes, en laboratorios legales como ilegales, así como a la red de corrupción en aduanas, aeropuertos, puentes fronterizos. Ante esta situación, las personas más afectadas después de los consumidores son los llamados burreros, mulas o camellos, a quienes les pagan una efímera cantidad por transportar las drogas en su equipaje, en su vestimenta o al interior de su cuerpo. Las condenas pueden ser, de siete a 20 años y, en la mayoría de los casos, los condenados no cooperan con las autoridades para dismantelar la red de tráfico debido a las amenazas hacia su familia o son asesinados en las propias cárceles por delatar a los traficantes mayores.

Contrariamente a lo que se podría esperar para tratar de resolver o aminorar el problema del consumo de drogas en Estados Unidos de América.

La percepción de inseguridad y violencia entre la sociedad mexicana y estadounidense respecto a las actividades relacionadas con los cárteles mexicanos es distinta; desafortunadamente para ambos gobiernos, el tráfico de fentanilo ha rebasado por el momento sus capacidades y podría ser más perjudicial para el gobierno mexicano si continúa en aumento la llamada epidemia de opioides en Estados Unidos de América, lo cual podría considerarse como un asunto de seguridad nacional y podría deteriorar las relaciones bilaterales en materia de seguridad, si el gobierno mexicano se empeña a tratar el problema como un asunto de pobreza y falta de oportunidades.

Perspectiva del istmo de Tehuantepec

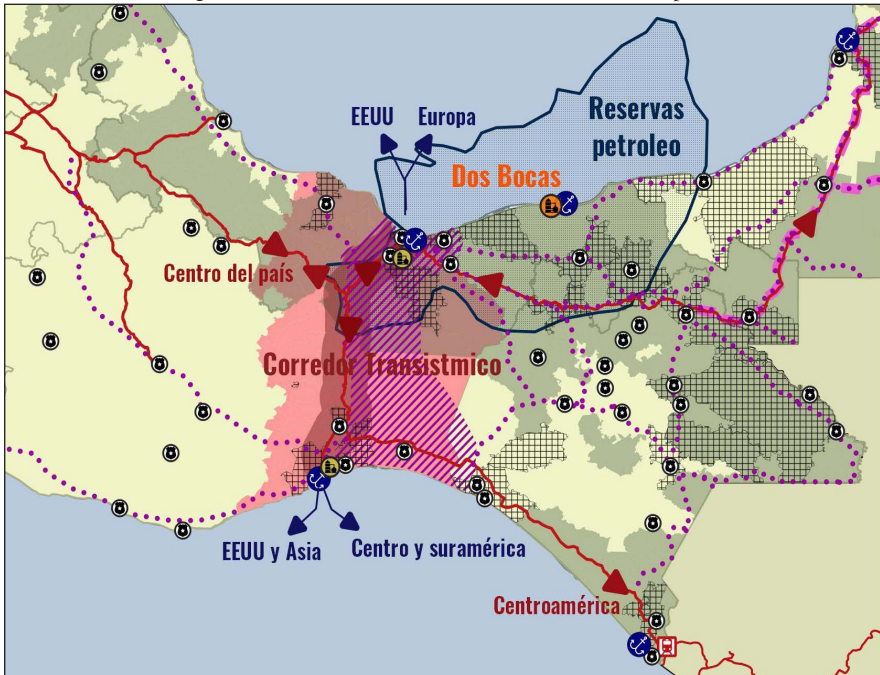
El istmo de Tehuantepec abarca los estados de Oaxaca, Chiapas, Veracruz y Tabasco, su extensión es de más de 200 kilómetros entre el océano Pacífico y el océano Atlántico. En ambos extremos se ubican los puertos de Salina Cruz (Oaxaca) y Coatzacoalcos (Veracruz), esto le da una importancia geopolítica, al poder conectar tanto los dos diferentes

océanos como el comercio proveniente de Asia, específicamente de China, hacia la costa este de Estados Unidos de América, así como del resto de América y Europa.

En esta región existen importantes recursos estratégicos (minerales, hidrocarburos, agua, aprovechamiento de energía eólica y solar); por lo que, el istmo de Tehuantepec es un espacio geopolítico y geoeconómico para el comercio internacional. Además, se están desarrollando proyectos en exploraciones mineras, siderúrgicas y modernización de carreteras y líneas férreas de Salina Cruz a Coatzacoalcos.

En este último puerto existen dos recintos portuarios, el de Coatzacoalcos dirigido a la carga en general, y el de Pajaritos orientado al manejo de petróleo y sus derivados, fluidos y minerales. Además, en la zona de Coatzacoalcos-Minatitlán se encuentran cuatro complejos petroquímicos: Pajaritos, Cosoleacaque, Morelos y Cangrejera, además de empresas químicas como CELANESE, Innophos Fosfatados y Etileno XXI, sin olvidar la Refinería Gral. Lázaro Cárdenas, en Minatitlán.

Figura 10: Corredor interoceánico del istmo de Tehuantepec.



Fuente: MatíasRomero.net. Disponible en: <https://ejatlas.org/conflict/corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec-mexico>.

El desarrollo del istmo de Tehuantepec, implica la comercialización de petróleo y gas natural del golfo de México hacia China y Japón con un tiempo estimado de 17 días.

Se prevé el desarrollo del proyecto Cinturón Transoceánico, una instalación de dos ductos subterráneos: uno de gas LP en Pajaritos y otro de gas natural desde Chinameca, Morelos, corriendo en ambos casos hasta Salina Cruz, Oaxaca. Con estos proyectos no sólo se abastecería al mercado interno sino a la demanda de Asia y Oceanía.

Finalmente, puede aseverarse que estos proyectos conllevan una importante inversión en seguridad y nuevas responsabilidades para las instituciones del Estado mexicano encargadas de salvaguardar a las poblaciones e infraestructura estatal.

Conclusiones

La geopolítica, como una subdisciplina de las relaciones internacionales, sigue siendo importante para el análisis de los fenómenos internacionales contemporáneos a través de la comprensión de las interrelaciones humanas en los diversos espacios geográficos. Con esta percepción, la talasopolítica permite entender el significado que adquieren los mares en la construcción histórica y política de la humanidad.

A partir del Siglo XX el océano Pacífico se ha convertido en uno de los escenarios más cruciales de la lucha por la hegemonía de las grandes naciones. Este océano es considerado en términos geoeconómicos como el más importante en cuanto a los recursos energéticos y pesqueros, y geopolíticamente, como el área de disputa entre los países más poderosos económica y militarmente: China, Estados Unidos de América y Rusia. En un segundo nivel se sitúan: Japón, Corea del Sur, Canadá y Australia. Nuestro país, debido a la cercanía geográfica con Estados Unidos de América está fuera de la lucha geopolítica de otras grandes potencias, sin embargo, es atractivo para países como China en cuanto a la venta de mercancías y la utilización del territorio nacional como trampolín para llegar al mercado estadounidense.

En cuanto al Pacífico mexicano es, sin lugar a dudas el espacio marítimo de mayor relevancia para nuestro país debido a la enorme cantidad de recursos pesqueros, especialmente en el golfo de California; sin embargo, la presencia mexicana en esta frontera marítima es insuficiente para

contrarrestar el daño causado por las embarcaciones extranjeras que se adentran de manera ilegal para llevar a cabo la pesca y sobreexplotación de algunas especies marinas. Con esta percepción, los retos a la frontera marítima son evidentemente esta explotación irracional de los recursos marítimos y la degradación ambiental. En cuanto a la seguridad marítima, indudablemente es la intromisión de embarcaciones extranjeras en aguas nacionales, principalmente chinas y el trasiego de drogas procedente de Sudamérica y Asia rumbo a Estados Unidos de América.

Para la Unión Americana el asunto de las drogas es más un problema de salud pública y para México debería ser un tema de seguridad nacional más no únicamente de seguridad pública como se le ha encasillado, pues los cárteles mexicanos son los más peligrosos en el mundo, cuya capacidad de influencia es superior a la del resto de las mafias internacionales. La mayoría de ellos están inmersos a todos los niveles de la sociedad mexicana, lo cual ha provocado la muerte de decenas de periodistas, activistas, militares, marinos, ciudadanos comunes, sacerdotes, políticos, etcétera.

En cuanto al istmo de Tehuantepec resalta en esta nueva administración como la región que permitirá desarrollar el sureste del país; sin embargo, las autoridades mexicanas deberán poner mayor énfasis en los temas relacionados a la seguridad de los recursos naturales y pesqueros del Pacífico mexicano, así como reconocer que las embarcaciones extranjeras que pescan de manera ilegal en nuestros mares tendrán que tener algún tipo de sanción.

Aunque China es nuestro segundo socio comercial y el principal país que afecta nuestros recursos pesqueros, no es la excepción. Con esta percepción, uno de los primeros pasos para resolver este asunto sería la creación de grupos de expertos comisionados para reunirse con personal diplomático extranjero y llegar a un acuerdo a favor de México.

Las autoridades actuales deberán acercarse a organizaciones y expertos que ya han trabajado sobre estos temas para cimentar lo que podría ser una sólida base de desarrollo marítimo sostenible. De no hacerlo, nuestro país perderá la oportunidad de obtener mayores ganancias a través de la aplicación de conceptos como son la preservación de los hábitats, la regulación y la sostenibilidad de las actividades humanas. Para lograr este objetivo, debemos de voltear al mar como una fuente de importantes recursos, e instrumentar lo necesario para nuestras generaciones futuras.

EPÍLOGO

La base económica de todo Estado Nación, reside esencialmente en la existencia de recursos naturales y del adecuado aprovechamiento, manejo y conservación que se haga de estos, lo cual impacta directamente en la economía nacional; esta repercusión será positiva, siempre que el manejo se haga acompañar por políticas adecuadas, tendientes a obtener un crecimiento económico.

Parte integral de las políticas que el gobierno debe implementar para lograr crecer y con ello, beneficiar a su población, son la creación de acuerdos y tratados en materia comercial con otras naciones, para realizar el intercambio de recursos, bien sea en forma de materiales o de productos terminados; de esa manera se dinamizan los mercados, con el consecuente beneficio de todos los estados involucrados.

No por el simple hecho de que en los territorios de cierto Estado existan recursos naturales, se considera que un país es rico; lo que genera riqueza, es el manejo que se da a los recursos de que se trate, manteniendo focalizado el punto de que el resultado obtenido, sea tangible de modo tal, que se convierta en beneficio y crecimiento económico de la nación.

Para lograr esto, el Estado debe de mantener presencia en todo su territorio y ejercer la soberanía en el mismo, lo que implica la exclusividad del Estado para aprovechar en su favor, todos los recursos naturales existentes dentro de su territorio. Por lo tanto, es menester hacer un pronunciamiento ante la comunidad internacional para que los integrantes de ciertos organismos como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Marítima Internacional (OMI), reconozcan los límites territoriales de cada Estado integrante.

La importancia que los recursos naturales revisten en las economías, son mayúsculas, al grado de que algunos países “grandes” o “poderosos”, basan sus políticas exteriores en el intervencionismo hacia otros considerados “menores”, en cuyos territorios existe una gran riqueza de recursos, a la vez que tienen grandes limitaciones para la explotación de los mismos, lo que genera el interés de otros por hacerse de los estos; bien sea por medio de acuerdos, tratados, diplomacia y en caso extremo, por medio de la coerción.

En el territorio mexicano, existe una vastedad de recursos naturales en grandes depósitos y yacimientos, que representa riqueza; es

competencia de los tomadores de decisiones, pugnar por que la única beneficiada por el adecuado manejo de los recursos con que se cuenta, sea la economía nacional; en esta pugna, se implica la defensa política del territorio y sus recursos, ante la injerencia de terceros Estados por hacerse de estos recursos.

La obra **geopolítica de las zonas estratégicas del entorno marítimo** pretende otorgar al lector, de manera resumida, una visión de la geografía nacional, tanto de la parte continental e insular, así como de la marítima y de los recursos naturales existentes en estos, resaltando el valor estratégico que representan para nuestra economía. Para una mejor comprensión del contenido, los trabajos de investigación que integran esta publicación, se elaboraron desde la óptica e implicaciones geopolíticas, con el propósito de que las conclusiones a las que se arriba en cada uno de ellos, sirvan de sustento para la toma de decisiones de aquellos que desde sus diferentes frentes, actúan de la mejor manera en beneficio nacional; considerando para ello como áreas de estudio, cuatro grandes zonas geográficas que se consideran estratégicas por la importancia que revisten tanto por su ubicación, como por la aportación de recursos al Estado mexicano.

En el primer capítulo, se aborda el estudio del **golfo de California**, históricamente ha sido visualizado por la élite política del vecino país del norte, debido a la existencia de recursos naturales; lo anterior, es motivo de peso para que se aprueben las iniciativas de ley emitidas con el propósito de realizar las modificaciones Constitucionales y declarar al Golfo de California, como parte del territorio nacional, y una vez aprobado lo anterior, realizar la difusión correspondiente ante los organismos internacionales para que se respete el territorio nacional y sus recursos, ante la probable intrusión de otros, con miras a obtener beneficios por hacerse de los recursos propiedad de la nación mexicana.

El caso del **istmo de Tehuantepec**, debe de considerarse en todo momento con la importancia que reviste para detonar la economía nacional y particularmente, la de esa región que históricamente ha sido abandonada por administraciones federales anteriores; en este punto y con el proyecto del Corredor Interoceánico del istmo de Tehuantepec, planteado por el gobierno federal actual, se espera mejorar las condiciones económicas de las poblaciones asentadas en las áreas inmediatas por donde discurrirán los productos que se intercambien de un litoral a otro. También los principales puertos marítimos involucrados en el proyecto, deberán

mejorar considerablemente en todos los sentidos, lo que indudablemente, deberá beneficiar a la planta laboral, inversionistas y consecuentemente, a la economía nacional.

Erigirse como líder en materia económica, fomentando el intercambio comercial con los diferentes Estados que integran la Región del Caribe, es tarea importante para el gobierno mexicano, tomando en consideración la importancia que reviste el comercio marítimo que se realiza en los mares del llamado “Mediterráneo americano”, el cual requiere, además de cumplir los acuerdos signados en materia comercial, de mejorar las condiciones que garanticen la seguridad requerida por las embarcaciones que realizan estas actividades; es ahí, cuando se debe de considerar la importancia geopolítica y geoestratégica que para México reviste esta área en particular, debido a que gran parte del comercio marítimo que se dirige a los diversos países de la región provenientes de los mercados asiáticos vía el Océano Pacífico, se espera que arriben al golfo de México por el Corredor Interoceánico del istmo de Tehuantepec y de ahí hacia el Caribe por la vía marítima.

Por último, se debe rescatar la importancia que revisten las **Fronteras marítimas** del país, debido a que por estas entra y sale el comercio marítimo, bien sea en forma de materias primas, en componentes y/o en productos terminados. Son estas, las fronteras marítimas, las que limitan el derecho nacional exclusivo de los recursos naturales que existen en la masa de agua, sobre el lecho marítimo y debajo de este, de cualquier Estado litoral y que se encuentran perfectamente definidos por el Derecho Internacional. Es en estas fronteras, en donde se debe mantener la presencia del Estado, con el objetivo de evitar la intrusión de terceros que pretendan explotar los recursos o introducirse sin autorización; la “puerta” de estas fronteras marítimas, se equipara a las terminales aduanales existentes en todas las instalaciones portuarias en las que se realizan actividades marítimas en tráfico de altura; es precisamente en estas aduanas marítimas, en donde se deben de concluir los trámites administrativos de la importación y/o exportación de las mercaderías que discurren por la franja marítima de la nación.

Derivado de lo anterior, se concluye que las cuatro áreas estratégicas del entorno marítimo analizadas en la presente obra, resaltan la importancia que representan para la economía nacional; bien sea como fuentes aportadoras de recursos naturales, como fuentes de trabajo

o como puntos de enlace con los diversos mercados mundiales, los cuales representan el medio por el cual se fortalecen las economías, particularmente, la nacional. Es por ello, que el objetivo que se persigue con las investigaciones aquí contenidas, es permitir que el lector tome en consideración las conclusiones a que en cada ensayo se arribó, para ser tomadas en consideración durante la toma de decisiones, lo cual, indudablemente beneficiará a cada área en particular y en general, abonará al crecimiento nacional.

BIBLIOGRAFÍA

Trabajos citados:

- Aguirre Alberto (2019), “Las rutas del fentanilo”, *El economista*, www.economista.com
- Azcárraga Bustamante J (1976), “El mar de Cortés y el Golfo de California: Actualidad de una reivindicación mexicana a la luz del derecho internacional”, en *Anuario de Derecho Internacional III*, Navarra-España.
- Cortés Hernán (2015), *Cartas de Relación*, Editorial Porrúa, Ciudad de México.
- EFE (2019), “Totoaba, un pez mexicano más caro que la cocaína por su poder afrodisíaco”.
- Espino Manuel (2019), “El universal, detectan 13 rutas de tráfico de fentanilo, droga más potente que la heroína”, www.eluniversal.com
- Ham Ricardo (2013), *De la invitación al desalojo, discriminación a la comunidad china en México*, Ed. SamSara, Ciudad de México.
- Humboldt Alexander (2003), *Atlas geográfico y físico del Reino de la Nueva España*, Ed. Siglo Veintiuno editores- UNAM, Ciudad de México.
- Iglesias Calderón Fernando (1924), *La Concesión Leese*, Acervo Histórico Diplomático Mexicano, Ciudad de México, No. 12.
- INEGI (2019) Cuéntame INEGI, www.cuentame.inegi.org.mx
- Kaplan R (2017), *La venganza de la geografía. La geografía marca el destino de las naciones*, RBA Libros, Madrid.
- López-Camacho, Rodríguez-Valencia, Cisneros- Mata (2007), *Catálogo de mapas del Programa Golfo de California de WWF-México: ocho años de sistemas de información geográfica aplicados a la conservación (1998-2006)*, WWF-México, Programa Golfo de California, Ciudad de México.
- Moniz Bandeira Luiz Alberto (2004), *As relações perigosas: Brasil-Estados Unidos (De Collar a Lula, 1990-2004)*, Ed. Civilização Brasileira, Río de Janeiro.
- Nikolovska Elena (2016), “Derrame de petróleo en el mar Adriático es una muestra de las catástrofes naturales que se avecinan”, *Global Voices*, www.globalvoices.org
- Peredo, Darío (2019) “¿Internacionalización del Amazonas?”, *Análisis geopolítico*, www.analisisgeopolitico578232481
- Ratzel (2009), *Desde México, apuntes de viaje de los años 1874-1875*, Ed. Herder, Ciudad de México.
- SEMAR (2015) *Catálogo Insular Mexicano*, Secretaría de Marina Armada de México, Ciudad de México.
- Shicheng Xu (2007) “Los chinos a lo largo de la historia de México”, UAM, Ciudad de México, en www.sgpwe.izt.uam.mx

Soberanes Muñoz Manuel (2011), “El Golfo de California”, Ciudad de México,
<https://cronicassudcalifornianas.blogspot.com/2011/08/libreria.html>
Tovar y de Teresa, Rafael (2012), *El último brindis de Don Porfirio. 1910: Los festejos
de Centenario*, Editorial punto de Lectura, Ciudad de México.

Trabajos citados:

- Borah, Woodrow, Hernán Cortés y sus intereses marítimos en el pacífico. El Perú y la Baja California. UNAM, Ciudad de México <http://www.revistas.unam.mx/index.php/ehn/article/view/3233/2788>
- Hausberger Bernd, La Vida cotidiana de los misioneros jesuitas en el noroeste novohispano [lhttp://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/novohispana/pdf/novo17/0257.pdf](http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/novohispana/pdf/novo17/0257.pdf)
- Pemex Exploración y Producción. Provincias Petroleras de México. Subdirección de Exploración https://www.academia.edu/16153383/Provincias_Petroleras_de_México
- Olveda, Jaime (2015), Relaciones Intercoloniales Nueva España-Filipinas. Colegio de Jalisco, Guadalajara. https://www.academia.edu/34849494/Relaciones_intercoloniales_EBOOK_PDF_1.pdf_Los_textiles_de_urdimbres_reservadas_en_el_Galeón
- Samaniego López, Marco Antonio El control del río Colorado como factor histórico. La necesidad de estudiar la relación tierra/ agua http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=SOI87-73722008000200002
- Velázquez, María del Carmen (1985) El fondo piadoso de las misiones de Californias. Notas y documentos SRE, Ciudad de México.
- www.elimparcial.com/mexicali/mexicali/Tiene-BC-18-de-industrias-IMMEX-en-todo-el-pais-20190501-0004.html
- www.bbc.com/mundo/noticias-44204832
- www.elpais.com/elpais/2018/05/09/opinion/1525882179_659426.html
- www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2018780877.html?idPais=US
- www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-37932391
- www.rutaelcano.com/elcano-y-la-ilusion
- www.portafolio.snet.gob.sv/digitalizacion/pdf/spa/doc00245/doc00245-seccion%20g.pdf
- www.sdpnoticias.com/local/baja-california-sur/california-fracking-negocio-golfo-gran.html
- www.sinembargo.mx/25-08-2011/29725

Trabajos citados:

- AFP. (28 de mayo de 2018). *EE.UU. en camino a liderar mercado mundial de gas*. Obtenido de Estrategia y negocios: <https://www.estrategiaynegocios.net/centroamericaymundo/>
- Aguilar, C. A. (2018). El Golfo de California en su totalidad como aguas interiores o territoriales mexicanas. *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, 18.
- Aguirre, J. (25 de agosto de 2011). *California hoy*. Obtenido de <https://www.californiahoy.net>
- Álvarez, L. E. (4 de noviembre de 1975). *Memoria Política de México*. Obtenido de <http://www.memoriapoliticademexico.org>
- Antuñano, S. E. (2016). Exploración petrolera en áreas frontera del occidente de México. *Ingeniería petrolera*, 350-360.
- Cárdenas, H. (1992). *Cancilleres de México Tomo II - Emilio Rabasa*. México: Secretaría de Relaciones Exteriores.
- CONAPESCA. (27 de enero de 2019). *Gobierno de México*. Obtenido de www.gob.mx
- Fundación Nuestro Mar. (18 de 05 de 2015). *Fundación nuestro mar*. Obtenido de www.nuestromar.org/antiguas/potencial-con-gas-metano-mexico
- Gobernación, S. d. (10 de junio de 1993). *Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de <http://www.dof.gob.mx>
- Imaginario, A. (s.f.). *Cultura Genial*. Obtenido de <https://www.culturagenial.com>
- López, J. I. (1995). La Geopolítica de Nicolás Spykman. *Revista Universidad Eafit*, 79-86.
- Morgan, C. (8 de mayo de 2016). *Colectivo Pericú*. Obtenido de <http://www.colectivopericu.net>
- Olivera, D. (8 de junio de 2011). *Alterinfor.org*. Obtenido de <http://www.alterinfos.org>
- SEMARNAT, C. . (2007). *Programa de Conservación y Manejo Reserva de la Biósfera Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado*. México: Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas.
- Ulises, R., & Aguirre, C. (26 de octubre de 2017). *La Cuenca de Wagner en el Alto Golfo de California es un potencial Centro de Explotación Geotérmica*. Obtenido de México Ambiental: www.mexicoambiental.com/
- Valenzuela, J. A. (2014). *Evidencias basadas en sismica de reflexión de un sector de tectónica inactiva en el norte del Golfo de California*. Ensenada, Baja California: CICESE.

Velázquez, N. B. (25 de octubre de 2012). *El imperio de Calibán*. Obtenido de <http://www.norbertobarreto.blog>

Trabajos citados:

- Autoridad del Canal de Panamá (2019). Informe anual 2018. Año fiscal 2018. Ciudad de Panamá. <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2019/07/informe-anual-2018.pdf>
- Belssaso, Bibiana (2018). Historia del Corredor Transístmico. La Razón de México, Ciudad de México. <https://www.razon.com.mx/opinion/historia-del-corredor-transistmico/>
- Castells, Manuel (2006) La Sociedad Red. 2da edición, Madrid. Alianza Editorial
- Castillo, Miguel Ángel (2005). Tránsitos internacionales. Explosión inminente. T2I, VII (75): 34 - 37.
- Cedillo, Gastón; Lizárraga, Giovanni y Carlos Martner (2019). Medición de la fluidez en corredores de transporte de carga intermodal. Publicación Técnica 544 Querétaro: Instituto Mexicano del Transporte. <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt544.pdf>
- Centro de Investigación y Asistencia en Tecnología y Diseño del Estado de Jalisco (CIATEJ) (2019). El fortalecimiento, incremento, diversificación y/o establecimiento de rutas estratégicas aplicables a las cadenas de valor agroindustriales y sus productos. Guadalajara: CIATEJ.
- Guzmán, Luís (1994). El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec le abrió el camino al Istmo de México. Salina Cruz Hoy I (1): 28-36.
- Instituto Mexicano del Transporte (IMT-SCT) (2002). Estudio para el desarrollo integral y del transporte en la región del Istmo de Tehuantepec: Corredor Intermodal. Querétaro: Instituto Mexicano del Transporte.
- Izquierdo, Rafael (1995). Mercados de transporte de carga, del cartel a la competencia. Documento técnico 12. Querétaro: Instituto Mexicano del Transporte.
<https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt12.pdf>
- Martner, Carlos (2000). Retos del Corredor Transístmico en el marco de las redes globales de transporte. Mexicana de Sociología LXII (3): 3-28.
- Martner, Carlos (2007). Reestructuración del espacio continental en el contexto global: Corredores multimodales en Norte y Centroamérica. Economía, Región y Sociedad, VII, (25): 1-48.
- Martner, Carlos (2008). Transporte Multimodal y Globalización en México. México, D.F: Trillas.

- Martner, Carlos (2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de Hubs en México. *Convergencia*, 17(52), 319-360.
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352010000100013&lng=es&nrm=iso
- Martner, Carlos (2012). El sur también existe: el corredor multimodal del Istmo de Tehuantepec en la era de la globalización. *Región y Sociedad*, XXIV (54): 97-134. <https://doi.org/10.22198/rys.2012.54.a150>
- Morales, Pedro (1994). 123 años como puerto de altura está cumpliendo Salina Cruz. *Salina Cruz Hoy*, Salina Cruz Hoy I (1): 3 - 10.
- Rodrigue, Jean Paul (2017). *The Geography of Transport Systems*, Ed. Routledge, Fourth Edition, New York.
- Rodríguez, Hipólito (2019). El conflicto ambiental en el Istmo de Tehuantepec: Una región en perspectiva histórica. En: Robledo, M; Reyes, H. y Reyes, O. (eds.) *La historia ambiental de México: Estudios de caso*. pp. 35-42: San Luis Potosí: Universidad Autónoma de San Luis Potosí. <http://sociales.uaslp.mx/Documents/Publicaciones/Libros/LaHistAmbMexico.pdf>
- Ruiz Cervantes, José. 1994. Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940). En: Aoyama, R. (ed.), *Economía Contra Sociedad: el Istmo de Tehuantepec 1907-1986*. pp. 91-137: México, D.F: Nueva Imagen.
- San Martín, José (1997). Análisis comparativo de competitividad entre los corredores de transporte internacional y el puente transístmico mexicano. *Academia Mexicana de Ingeniería SN-Mimeografiado*: 1- 40.
- Santos, Milton (2000). *La Naturaleza del Espacio*. Barcelona: Ariel Geografía.
- Segura, José y Carlos Sorroza (1994). Una Modernización Frustrada (1940-1986). En: Aoyama, R. (ed.), *Economía Contra Sociedad: el Istmo de Tehuantepec 1907-1986*. pp. 72-84: México, D.F: Nueva Imagen.
- Toledo, Víctor, Julia Carabias, Cristina Mapes y Carlos Toledo (2013). *Ecología y autosuficiencia alimentaria*. Siglo XXI Editores, Ciudad de México.
- Wallerstein, Immanuel (1996). *Después del Liberalismo*. México D.F: Siglo XXI Editores.
- Wood, Donald y James Johnson (1990). *Contemporary transportation*. New Cork: Maxwell MacMillan.

Trabajos citados:

- Brzezinski, Z. (1998). *El Gran Tablero Mundial: La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos* (Ira.). Barcelona: PAIDOS.
- Cintra, J. T. (1991). *Seguridad Nacional, Poder Nacional y desarrollo. Cuadernos del diplomado en análisis político*. (Centro de Investigación y Seguridad Nacional, Ed.). México.: Secretaría de Gobernación.
- Del Peón, L. (1987). *Geopolítica, Geoestrategia y Tópicos (Reflexiones)* (Ira. ed.). México: Herrero S.A. de C.V.
- Durante, J. B. (2013). *Los intereses geopolíticos de la República Popular de China en el Istmo de Tehuantepec*. Centro de Estudios Superiores Navales.
- Haluani, M. (2006, April). Orígenes históricos y componentes del poder nacional empírica de las capacidades estatales. *Cuadernos Del CENDES*, 23, 127–148. <https://doi.org/1012-2508>
- Ignacio, L. J. (2012). *La Geopolítica de Nicholas Spykman*. 97. Colombia: Revista Universidad EAFIT.
- López, J. I. (1993). Una visión de futuro. La geopolítica de Alfred Mahan. *Revista Universidad EAFIT*.
- Mahan, A. T. (1910). *The interest of America in international conditions*. Unites States: Sampson Low, Marston & Co.
- Martínez-Laguna, N., Sánchez-Salazar, M. T., María, J., & Izquierdo, C. (2002). Istmo de Tehuantepec: un espacio geoestratégico bajo la influencia de intereses nacionales y extranjeros. Éxitos y fracasos en la aplicación de políticas de desarrollo industrial (1820-2002) T. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM Núm.*, 49, 118–135.
- Martínez, J. V. B. (2020). Elementos para el análisis y perspectivas del corredor interoceánico en el Istmo de Tehuantepec. *FORHUM International Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(2), 79–89. <https://doi.org/dx.doi.org/10.35766/jf20227>
- Martner, C. P. (2012). El sur también existe: el corredor multimodal del Istmo de Tehuantepec en la era de la globalización., (442).
- Medina, M. (2019). World Times. Retrieved from <https://stimes.wordpress.com/2019/01/30/que-no-le-digan-eu-no-tiene-amigos-tiene-intereses-mario-a-medina-que-no-le-digan/>
- Pastor, M. L. G. (2016). La política exterior norteamericana hacia América central y el Caribe: una aproximación histórico-política. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 08/2016, 148–164.
- Pineda, L. O. (2004). El corredor transístmico México-Salina Cruz-Coatzacoalcos. México.

- Ramírez, R. C. (2019). *El proyecto del tren transístmico* (No. 119). México.
- Ratzel, F. (1878). *Desde México. Apuntes de viaje. De los años 1874-1875*. Breslau: Kerns.
- Romero, J. S. M. (2010). El desarrollo de cadenas de valor a través de los puertos marítimos y fronterizos y la red terrestre. In *XVIII Reunión Nacional de Ingeniería de Vías Terrestres*. León, Guanajuato.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2018). Corredores Interoceánicos Multimodales. Retrieved May 10, 2020, from https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/116762/Corredores_Economicos_Interocenicos_Multimodales.pdf
- Solano, J. R. (2019). *La importancia geoestratégica de México dentro del Comando Norte de los Estados Unidos de América*. Centro de Estudios Superiores Navales.
- Spykman, N. J. (1942). *Estados Unidos Frente al Mundo*. (F. Valera, Ed.). México: Fondo de Cultura Económica.
- Terzago, C. J. (2005). Alfred Thayer Mahan, Contraalmirante U S Navy, Contribución Como Historiador, Estratega y Geopolítico. *Diplomado de Relaciones Internacionales Universidad Viña Del Mar*, 1-33.
- Trejo Hermida, O. (2018). Geoestrategia de Estados Unidos en el Siglo XXI. *Instituto de Investigaciones Estratégicas de La Armada de México*, (DA 3/18), 22.
- Trigal, L. 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.*, 2, 157-163.
- Universidad Nacional Autónoma de México (2017). Laguna Superior e Inferior. Retrieved May 5, 2020, from https://www.wikiwand.com/es/Laguna_Superior#/Referencias

Trabajos citados:

- Armstrong, H. a. (2004). *The Economic performance of small states and islands: The importance of Geography*. Taiwan: Paper presented at islands of the world VIII International Conference.
- Arvanitidis, P. P. (2007). *Determinants of Economic Growth: The expert's view*. Paris, France: Congress of European Regional Science Association.
- Barro, R. J. (1996). Economic growth in a cross section of countries. *Quarterly Journal of Economics*, 106 (2), 407-443.
- Bloom, D. a. (1998). Demographic Transitions and Economic Miracles in Emerging Asia. *World Bank Economic Review*, 12, 419-456.
- Cámara de Diputados. (5 de enero de 1983, Última Reforma 16-02-2018). *Cámara de Diputados*. Obtenido de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lplan.htm>
- Cámara de Diputados. (2006). *Golsario de Términos más usuales de Finanzas Públicas*. México, D.F.: Centro de Estudios de las Finanzas Públicas.
- CAMEINTRAM. (5 de mayo de 2020). *Cámara Mexicana de la Industria de la Transportación Marítima*. Obtenido de <http://www.cameintram.org/>
- CAMEINTRAM. (1 de mayo de 2020). *Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo*. Obtenido de <http://www.cameintram.org/home.html>
- Cole, J. S. (2003). The contribution of economic freedom to world economic growth, 1980-99. *Cato Journal*, 189-198.
- Ecured. (1 de abril de 2020). Obtenido de https://www.ecured.cu/Istmo_de_Tehuantepec#Ubicaci.C3.B3n
- Galeana, P. (2006). *El Tratado McLane-Ocampo. La comunicación interoceánica y el libre comercio*. México, D.F.: Editorial Porrúa, S.A. de C.V.
- Gallegos, P. M. (2016). *Geopolítica. Espacio y Poder*. Sangolquí, Ecuador: Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.
- Gobierno de México. (26 de septiembre de 2019). *Programa Istmo*. Obtenido de <https://mexico.leyderecho.org/plan-nacional-de-desarrollo/>
- Gobierno de México. (17 de mayo de 2019). *Programa Istmo*. Obtenido de <https://www.gob.mx/programaistmo/articulos/calendario-de-la-primera-reunion-de-seguimiento-y-verificacion-de-acuerdos-del-proceso-de-consulta>
- Herrera, R. W. (2008). La importancia del desarrollo marítimo y del Poder marítimo. *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, octubre-diciembre 2008-4, 18-29.
- Humboldt, A. v. (1827). *Ensayo Político de la Nueva España*. Paris, Francia: Casa de Jules Renouard.
- Jiménez, M. (23 de noviembre de 2015). *Logi News*. Obtenido de <https://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/23/11/2015/canal-de-panama-reduce-tiempo-de-espera/63343.html>

- Kalemli-Ozcan, S. (2002). Does the mortality decline promote economic growth? *Journal of Economic Growth*, 7-41.
- Knack, S. a. (1997). Does Social Capital have an Economic Payoff? A cross-country Investigation. *Quarterly Journal of Economics*, 112 (4), 1251-1288.
- Laureano, R. C. (2009). Elementos para la construcción de una Escuela Geopolítica Mexicana. *Visiones y perspectivas de la geopolítica contemporánea*, 56-58.
- Lawi. (25 de marzo de 2020). *Enciclopedia Jurídica Online*. Obtenido de <https://mexico.leyderecho.org/plan-nacional-de-desarrollo/>
- Lensink, R. (2001). Financial development, uncertainty and economic growth. *The Economist*, 149 (3), 299-312.
- León, S. J.-H. (2014). Energía eólica en el Istmo de Tehuantepec: desarrollo, actores y oposición social. *Revista Problemas del Desarrollo*, 178 (45), julio-septiembre, 139-162.
- Lipset, S. M. (1959). Some Social requisites of Democracy: Economic Development and Political Legitimacy. *American Political Science Review*, 53, 69-105.
- López, J. I. (1997). La geopolítica de Nicholas Spykman. *Revista Universidad AEFIT No. 97, Bogotá, Colombia*, 83-86.
- Mahan, A. T. (1897). *El interés de Estados Unidos de America en el Poder marítimo, presente y futuro*. Massachusetts, U.S.A.: University Cambridge Press.
- Norma Martínez-Laguna, M. T.-S. (2002). Istmo de Tehuantepec: un espacio geoestratégico bajo influencia de intereses nacionales y extranjeros. Éxitos y fracasos en la aplicación de políticas de desarrollo industrial (1820-2002). *Boletín del Instituto de Geografía, UNAM, Núm. 49*, 118-135.
- Presidencia de la República. (14 de junio de 2019). *Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5562774&fecha=14/06/2019
- Proyectos México. (25 de septiembre de 2019). Obtenido de https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec-pdit/
- Ramírez, R. C. (2019). *El Proyecto del tren transístmico*. Ciudad de México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Ramos, A. E. (1959). *Geopolítica Mundial y Geoeconomía*. México: Ediciones Ateneo.
- Rigobon, R. a. (2005). Rule of Law, democracy, openness, and income: Estimating the interrelationships. *Economics of Transition*, 13 (3), 533-564.
- Robles, A. R. (2015). *Tesis: Análisis de la viabilidad del Istmo de Tehuantepec como alternativa regional actual al transporte interoceánico*. México, D.F.: UNAM.
- Rodrick, D. (2007). *One Economics, Many Recipes: Globalizations, Institutions and Economic Growth*. N. J., USA: Princeton University Press.

- Rueda, I. A. (2011). *Factores determinantes del desarrollo económico y social*. Málaga, España: Fundación Unicaja.
- Sánchez Salazar, M. T. (2003). *Atlas Regional del Istmo de Tehuantepec*. México, D. F.: Instituto de Geografía UNAM.
- SHCP. (15 de mayo de 2019). *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*. Obtenido de <https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2019/05/Program-IT-Final-OK.pdf>
- Urquiza, A. P. (2020). Teoría del Poder marítimo. En I. d. México, *México y el Mar: relevancia del Poder marítimo nacional* (pp. 109-145). Ciudad de México: SEMAR-AM.
- Varsekelis, N. C. (2006). Education, political institutions and innovate activity: A cross-country empirical investigation. *Research Policy*, 1083-1090.
- Worldpress. (9 de febrero de 2011). *Värld sin Bördes kriget*. Obtenido de <https://varldsinbordeskriget.wordpress.com/2011/02/09/rudolf-kjellen-the-swedish-father-of-geopolitics/>

Trabajos citados:

- Boerner, D. (2011). La geopolítica del Caribe y sus implicaciones para la política exterior de Venezuela. En D. Boerner, *La geopolítica del Caribe y sus implicaciones para la política exterior de Venezuela* (p. 1). Caracas: Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS).
- Boersner, D. (2011). La geopolítica del Caribe y sus implicaciones para la política exterior de Venezuela. (pp. 1, 2 y 3). Caracas: Instituto Latinoamericano de.
- Díaz, M. d. (11 de 2010). El Caribe. Intereses estadounidenses y mexicanos en los albores del Siglo XX. (pp. 295 y 296). Querétaro: Revista Brasileira do Caribe.
- Gaztambide, A. (2003). La invención del Caribe a partir de 1898. En A. Gaztambide, *La invención del Caribe a partir de 1898* (p. Parrafo 7). Caracas.
- Márquez, J. V. (2003). México, Cuba y Estados Unidos: Reseña histórica de un triángulo geopolítico. *DOSSIER*, 40 Y 41. Obtenido de http://www.istor.cide.edu/archivos/num_33/dossier2.pdf
- Ostos, C. M. (26-28 de agosto de 2013). El Vínculo entre Poder Nacional y la Geopolítica en México hacia la Región del mar Caribe. Guanajuato, Guanajuato, México.
- Ramos, I. A. (1959). Geopolítica Mundial y Geoeconomía. En I. A. Ramos, *Geopolítica Mundial y Geoeconomía* (pp. 62, 63). México, D.F.: Ateneo S.A.
- Rattenbach, C. A. (1975). Antología de Geopolítica. En C. A. Rattenbach, *Antología Geopolítica* (pp. 15-39). Buenos Aires, Argentina: Pleamar.
- Rodríguez Vite, L. (29 de junio de 2013). Los intereses geopolíticos de Francia en la región del Caribe: “Martinica, Guadalupe y la Guyana Francesa”. México, D.F., México: CESNAV.

Trabajos citados:

- Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). (2003). “*Poder marítimo Mexicano*”. México.
- Giudice Baca, Víctor. (2005). “*Teorías Geopolíticas*”. Gestión en el Tercer Milenio, Revista de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas, UNMSM. Vol.8. No.15. Perú. pp. 19-23.
- Kucinski, Bernardo. (1978). “*La Amazonia y la geopolítica del Brasil*”. Nueva Sociedad Núm. 37 Julio-agosto. pp. 26-30.
- INEGI. (2010). “*Censo de Población y Vivienda 2010, Resultados Preliminares*”. México.
- Naturaleza Educativa. (5 de septiembre de 2020). Asociación Española para la Cultura, el arte y la Educación. http://www.natureduca.com/geog_paises_mexicoI.php
- INEGI. (2009). “*Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos*”. México.
- UNAM, (2002). “*Tutorial para la Asignatura de Geografía Económica de México*”. México.
- CIA. (2010). “*World Factbook (México)*”. Estados Unidos.
- SEMARNAT, (2010). “*Atlas Geográfico del Medio Ambiente y Recursos Naturales*”. México.
- UNAM, (2002). “*Tutorial para la Asignatura de Geografía Económica de México*”. México.
- Rivera-Arriaga, Evelia y Azuz Adeath, Isaac A. (2004). “*Manejo Costero en México: Manejo Costero en México ante los acuerdos de Johannesburgo*”, Centro EPOMEX, Universidad Autónoma de Campeche, Centro de Enseñanza Técnica y Superior de Ensenada. pp. 611-628.
- ITAM. (2004). “*El Sector Minero en México; Diagnóstico, Prospectiva y Estrategia*”. México.
- INEGI. (2010). “*Censo de Población y Vivienda 2010, Resultados Preliminares*”. México.
- Padilla y Sotelo, Lilia Susana. (2000). “*La Población en la región costera de México*”, Investigaciones Geográficas del Instituto de Geografía UNAM, Boletín 41. pp. 82-95.
- Fraga, Julia. (2004). “*Manejo Costero en México: Los habitantes de la zona costera de Yucatán: Entre la tradición y la modernidad*”, CINVESTAV-IPN Unidad Mérida. pp. 497-506.
- Kenneth Turner, John. (1911). “*México bárbaro*”.

- Valderrama, Pablo. (1986). *“El Carácter Nacional y la Psicología de los Pueblos en América Latina”*, Revista Latinoamericana de Psicología, Año I, Vol.18, Número 001, Bogotá, Colombia. pp. 87-107.
- Béjar Navarro, Raúl. (2007). *“El mexicano: aspectos culturales y psicosociales”*. UNAM. México.
- Díaz-Guerrero, Rogelio. (1999). *“Psicología del Mexicano”*. Trillas. México.
- Secretaría de Economía (SE). (2013). *“Programa de Protección al Consumidor 2013-2018”*. México.
- Oldham, John. (1994). *“Oldham’s Personality Styles”*.
- DOF (2010). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México.
- Senado de la República. (1998). LVI Legislatura, *“El Federalismo Mexicano”*; 3ª. Edición México DF. pp. 22. México.
- Crespo, Ismael y Martínez, Antonia. (2002). *“La forma de gobierno en México: Presidencialismo vs Parlamentarismo”*. Polis: Investigación y Análisis Sociopolítico y Psicosocial año/vol. 00, número extraordinario. Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa. pp. 71-88. México.
- Poder Ejecutivo Federal (PEF). (1995). *“Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000”*; Diario Oficial de la Federación. 31 de mayo de 1995. México.
- Poder Ejecutivo Federal (PEF). (2001). *“Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006”*; Diario Oficial de la Federación. 30 de mayo de 2001. México.
- Poder Ejecutivo Federal (PEF). (2007). *“Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012”*; Diario Oficial de la Federación. 31 de mayo de 2007. México.
- Poder Ejecutivo Federal (PEF). (2013). *“Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018”*; Diario Oficial de la Federación. 25 de mayo de 2013. México.
- Poder Ejecutivo Federal (PEF). (2019). *“Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024”*; Diario Oficial de la Federación. 12 de julio de 2019. México.
- Poder Legislativo Federal (PEF). (2006). *“Ley para el fomento y desarrollo de la Marina Mercante Mexicana”*. Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados número 1990 del 19 de abril del 2006. México.
- Poder Legislativo Federal. (2008). *“Iniciativa que reforma los artículos 27, 42 y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”*. Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados número 2648-II del 4 de diciembre del 2008. México.

- FUMMAC. (2011). “*México Marítimo 2010*”, documento del Frente Unido de Marineros Mercantes AC. México.
- Secretaría de Economía (SE) (5 de septiembre del 2020), “*Racio de los Costos Logísticos en México, desarrollo y oportunidades*”.
- <http://www.elogistica.economia.gob.mx/swb/work/models/elogistica/Resource/3/1/images/Raciodecostos.pdf>
- UNCTAD. (2010). “*Review of Maritime Transport 2010*”, Naciones Unidas.
- SEMARNAT. (1996). “*Anuario estadístico de Pesca*”. México.
- SECTUR. (2000). “*Comportamiento y tendencias de la pesca deportivo recreativa en México*”, Investigaciones Estadísticas y Demográficas SA de CV. México.

Trabajos citados:

- AD20. (2019). ¿Qué va a pasar cuando muera la Reina Isabel? Retrieved from <https://www.admagazine.com/cultura/que-va-a-pasar-cuando-muera-la-reina-isabel-20191121-6196-articulos.html>
- Alcázar, a. M. L. H.-L. (2012). *México y America Central: una perspectiva estratégica e integral de seguridad*. (Z. Villamar, Ed.) (2013th ed.). México: FRIEDRICH EBERT STIFTUNG.
- AMEXCID. (2019). Catálogo de Capacidades Mexicanas. Retrieved from <https://capacidades.sre.gob.mx/>
- Ampudia, R. (1996). *México en los informes presidenciales de los Estados Unidos de América* (Primera). México: Secretaría de Relaciones Exteriores; Fondo de Cultura Económica.
- Arciga, N. (2016). Poder Nacional de México-Rusia. México.
- Arciga, N. (2018a). Geopolítica Espacial Escuela Alemana.
- Arciga, N. (2018b). Método de Geopolítica FT. México.
- Bancomext. (2014). Se unen BANCOMEXT y BID en Promoción de Financiamiento. Retrieved from <https://www.bancomext.com/notas-de-interes/8846>
- BBC. (2014). La jugada de Putin de perdonar la deuda de Cuba. Retrieved from https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/07/140711_rusia_cuba_visita_deuda_tsb
- Biblioteca Nacional de España. (1535). papeles_varios_y_de_las_indias.pdf. España: Biblioteca Digital Hispanica. Retrieved from <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000023063&page=1>
- Bosch, J. (2009). *De Cristóbal Colón a Fidel Castro* (2009th ed.). Santo Domingo.
- Cámara de Diputados, D. de S. de I. y A. (2006a). Informes Presidenciales Manuel Ávila Camacho, 1-406.
- Cámara de Diputados, D. de S. de I. y A. (2006b). Informes Presidenciales Gustavo Díaz Ordaz, 1-466.
- Cámara de Diputados, D. de S. de I. y A. (2006c). Informes Presidenciales José López Portillo, 1-359.
- Cámara de Diputados, D. de servicios de I. y A. (2006). Informes Presidenciales Adolfo López Mateos, 1-381.
- CARICOM. (2019a). HISTORY OF THE CARIBBEAN COMMUNITY. Retrieved from <https://caricom.org/history-of-the-caribbean-community/>
- CARICOM. (2019b). THE CARIBBEAN FREE TRADE ASSOCIATION (CARIFTA). Retrieved from <https://caricom.org/the-caribbean-free-trade-association-carifta/>

- CARICOM. (2019c). THE WEST INDIES FEDERATION. Retrieved from <https://caricom.org/the-west-indies-federation/>
- CEMCA. (2005). *Las Fronteras del Istmo, Fronteras y Sociedades entre el Sur de México y América Central*. (Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Ed.) (2005th ed.). México.
- CEMJC. (2019). Centro Escolar México Junior College. Retrieved from <http://cemjc.edu.bz/#>
- Claudio, P. (2014). Los padres peregrinos en el Mayflower barco: Puritanos inmigrantes. Retrieved from <https://historiaybiografias.com/losviajes2/>
- CMCC. (2003). *La Cooperación Mexicana con Centroamérica y el Caribe 2002*. México.
- CMCC. (2006). *La Cooperación Mexicana 2006*. México.
- CNN. (2019). US wants 'broad' regime-change coalition on Venezuela – Bolton. Estados Unidos. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=g3273RS4wTU>
- Datosmacro.com. (2018). Deuda Pública de Belice. Retrieved from <https://datosmacro.expansion.com/deuda/belice>
- De Miguel, Raymundo; de Morante, E. Márquez. (1867). *Nuevo diccionario Latino-Español Etimológico*, 1253.
- Embamex-Bel. (2019). Cooperación. Retrieved from <https://embamex.sre.gob.mx/belice/index.php/informacion-general/asuntos-culturales>
- Embamex-SRE. (2019). Relación Bilateral México-Belice. Retrieved from <https://embamex.sre.gob.mx/belice/index.php/informacion-general>
- Embassy.bz. (2019). Sobre Belice. Retrieved from <http://www.belizeembassy.bz/mx/es/about-belize>
- Figuroa Fischer, B. (2016). *Cien años de Cooperación internacional de México, 1900-2000: solidaridad, intereses y Geopolítica. Cien años de cooperación internacional de México, 1900-2000: solidaridad, intereses y geopolítica* (2016th ed.). México: Secretaría de Relaciones Exteriores.
- Forbes. (2018). ¿Cómo funciona un paraíso fiscal? Retrieved from <https://forbes.es/empresas/10095/como-funciona-un-paraiso-fiscal/>
- Frischknecht, F. (1995). *Lógica, teoría y práctica de la estrategia*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina.
- Gallagher, K. (2019). Base de datos de finanzas de China y América Latina. Retrieved from https://www.thedialogue.org/map_list/
- Guatemala, R. de. Constitución de la república de guatemala decretada por la asamblea constituyente en 11 de marzo de 1945.(1945). Guatemala.
- History.com, E. (2009). John Cabot. Retrieved September 8, 2018, from <https://www.history.com/topics/exploration/john-cabot%0A%0A>

- Humberto, S., & Canabal, D. M. (2017). *Informe de actividades Legislativas 2015 - 2016*. México.
- IL. (2017). Global Diplomacy Index. Retrieved from https://globaldiplomacyindex.lowyinstitute.org/country_comparison.html#
- INM. (2019a). Tarjeta de visitante regional. Retrieved from <https://www.gob.mx/tramites/ficha/tarjeta-de-visitante-regional-para-originarios-de-guatemala-y-belice-y-residentes-permanentes-en-esos-paises/INM278>
- INM. (2019b). Tarjeta de Visitante Trabajador Fronterizo. Retrieved from <https://www.gob.mx/inm/acciones-y-programas/eres-guatemalteco-beliceno-y-deseas-trabajar-en-mexico>
- Lara, J. R. (2009). Elementos de Geopolítica, (6), 41–72.
- López, J. I. (1995). La geopolítica de Nicolas Spykman. *Revista Universidad Eafit*.
- Lorenzo, Eufemio; Gallego, Francisco;Tejedor, G. (1995). *El tratado de Tordesillas*. Madrid: Grupo Anaya S.A. Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas.
- Mahan, A. T. (1917). *The Interest of America in Sea Power: Present and Future*, Copyright 1897. Retrieved from <https://archive.org/details/interstofseapowoomahauoft>
- MDNRPch. (2016). Libro Blanco. Retrieved from http://eng.mod.gov.cn/publications/2016-07/13/content_4768294.htm
- Monarquía confidencial. (2016). Isabel II cede la presidencia de honor de Varias organizaciones. Retrieved from https://monarquia.elconfidencialdigital.com/articulo/reino_unido/Isabel-II-presidencia-varias-organizaciones/20161220181103012894.html
- Moyes, H., & Prufer, K. M. (2013). The geopolitics of emerging Maya rulers a case study of Kayuko Naj Tunich, a foundational shrine at Uxbenká , Southern Belize, (August 2016).
- OAS. 1889TreatyGuatemalaAndBelize.pdf (1859). Retrieved from <https://www.oas.org/sap/peacefund/es/belizeyguatemala/content1.html>
- Perea, A. E. (n.d.). Cancilleres de México, Ezequiel Padilla, 300–395.
- PGR, P. G. de la R. (2018). Sexto Informe de Labores 2017-2018.
- PGR, Pr. G. de la R. (2013). Primer Informe de labores 2012-2013.
- POA. (2019). Pueblos Originarios, Culturas. Retrieved from <https://pueblosoriginarios.com/meso/maya/maya/cronologia.html>
- Presidencia. (2012). Puente Fronterizo Subteniente López II. Retrieved from <http://calderon.presidencia.gob.mx/2012/11/supervision-del-puente-fronterizo-subteniente-lopez-ii/>

- Presidencia de la República. (2015). *Tercer Informe de Ejecución 2015*. México: Gobierno de la República. Retrieved from www.gob.mx/presidencia
- Ratzel, F. (2011). Las leyes del crecimiento espacial de los Estados. Una contribución a la Geografía Política científica. *Geopolítica(s). Revista de Estudios Sobre Espacio y Poder*, 2(1), 135–156. https://doi.org/10.5209/rev_GEOP.2011.v2.n1.37901
- Ribot, Mónica Toussaint; Olivera, Mario Vázquez; Castillo, M. Á. (2006). *Espacios Diversos, Historia en Común*. (S. de R. Exteriores, Ed.) (2006th ed.). México: Secretaría de Relaciones Exteriores; Dirección General del Acervo Histórico Diplomático.
- Ribot, M. T. (1996). *Belice: una historia olvidada*. México: CEMCA.
- Rocha, Alberto; Morales, D. (2018). The National-International Power of the States. A Trans-Structural Proposal O poder nacional-internacional dos estados. Una proposta trans- estrutural Introducción, 9(1), 137.
- Rodríguez, A., & Carlos, J. (2004). Redalyc.Reseña de “(comp.) Belice Textos de su historia, 1670-1981” de Mónica Toussaint, 239.
- Roo, N. Q. (2017). Descartan tratado de libre comercio entre México y Belice. Retrieved from <https://sipse.com/novedades/chetumal-descartan-tratado-de-libre-comercio-entre-mexico-y-belice-268503.html>
- Sánchez, J. C. M. (2014). *Cien años de política exterior mexicana, de Francisco I. Madero a Enrique Peña Nieto*. (C. S. A. de C.V., Ed.) (Segunda). México: Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.
- Sánchez, M. L. (2018). Un acercamiento a la región del Caribe: su importancia Estratégica y Económica. Mexico: UNAM.
- SELA. (2015). Evaluación de las Relaciones Económicas y de Cooperación entre Centroamérica, el Caribe y México. *Septiembre*, (9), 94.
- SELA, S. E. L. y del C. (2013). Cooperación Regional en el ámbito de la Integración Fronteriza: Una Perspectiva del Caribe.
- SEMAR, S. D. M. (2013). Primer Informe de Labores 2012-2013.
- SEMAR, S. D. M. (2015). Tercer informe de labores 2014-2015.
- SEMAR, S. D. M. (2017). Quinto Informe de Labores 2016-2017.
- Senado. (2008). Gaceta del día Lunes 28 de abril de 2008, Gaceta: LX/2SPO-237/16093. Retrieved from http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/16093
- Senado. (2018). La Gaceta del Senado, Gaceta: LXIV IPPO-44/85632. Retrieved from http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/85632
- Senado de la República. (2007). *De la comisión de relaciones exteriores, américa latina y el Caribe a la propuesta con punto de acuerdo del*

senador Ricardo Monreal Ávila, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, respecto a la suscripción de un tratado limítrofe. México.

- Sipse. (2015). Beliceños buscan servicios de salud en Quintana Roo. Retrieved from <https://sipse.com/novedades/belicenos-buscan-servicios-de-salud-en-quintana-roo-157925.html>
- Spykman, N. J. (1942). *Americas' s Strategy in World Politics, The United State and the Balance of Power*. Retrieved from <http://www.un.org/es/sections/issues-depth/population/index.html>
- SRE. (1990). Convenio de Cooperación Turística entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Belice., 2.
- SRE. (2018a). México en el Mundo. Retrieved from <https://www.gob.mx/gobierno/mexico-en-el-mundo#secretarias>
- SRE. (2018b). Visita a Belice del Subsecretario para América Latina y el Caribe, Luis Alfonso de Alba y del Director Ejecutivo de la AMEXCID. Retrieved from <https://www.gob.mx/sre/prensa/visita-a-belice-del-subsecretario-para-america-latina-y-el-caribe-luis-alfonso-de-alba-y-del-director-ejecutivo-de-la-amexcid>
- SRE. (2019a). Búsqueda Tratados. Retrieved from https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/consulta_nva.php
- SRE. (2019b). Instituto cultural de México en Belice celebre XXV aniversario. Retrieved from <https://www.gob.mx/amexcid/prensa/el-icm-belice-celebra-su-xxv-aniversario?idiom=es>
- SRE, S. de R. E. (2015). Tercer Informe de Labores 2014-2015.
- Steuckers, R. (2014). Le blog de Robert Steuckers_ Rudolf Kjellen (1864-1922). Francia. Retrieved from <http://robertsteuckers.blogspot.com/2014/05/rudolf-kjellen-1864-1922.html>
- Unidos, D. E., Belice, M., & Ribot, M. T. (1994). El papel de Estados Unidos en la disputa mexicano- guatemalteca por Belice.
- WEF. (2018). ¿Cuáles son las mayores economías del mundo? Retrieved from <https://es.weforum.org/agenda/2018/10/cuales-son-las-mayores-economias-del-mundo/>

Trabajos citados:

- Aduanera, E. (2019). El futuro está en el mar. *Estrategia Aduanera*, 1-2.
- Aguayo, L. G. (2017). Las tendencias, los enfoques y las nuevas escuelas de Geopolítica. En G. Pérez-Gavilán, A. T. Cid, & B. N. Rodríguez, *La Geopolítica del Siglo XXI* (pp. 17-31). México, D.F.: UAM-Xochimilco.
- Bulkholder, A. (18 de marzo de 2013). *Clionáutica. El Blog de Arno Bulkholder, historiador*. Obtenido de Clionáutica. El Blog de Arno Bulkholder, historiador. www.clionautica.blogspot.com
- COLMEX. (2008). *Fuentes para la historia del petróleo en México 1900-2008*. Obtenido de Fuentes para la historia del petróleo en México 1900-2008: www.petroleo.colmex.mx
- Cuevas, G. R. (16 de agosto de 2018). *SEMARNAT autoriza la minería marina en México*. Obtenido de ocmal.org: www.ocmal.org
- Espino, G. d. (2004). Gran escenario de la zona costera y oceánica de México. *Ciencias*, 4-13. Obtenido de Biodiversidad mexicana.
- Expansión.mx*. (7 de agosto de 2019). Obtenido de *Expansión.mx*: www.expansion.mx
- Gobernación, D. S. (30 de noviembre de 2018). *SEGOB Secretaría de Gobernación*. Obtenido de *SEGOB Secretaría de Gobernación*: www.dof.gob.mx
- GOBERNACIÓN, S. D. (5 de agosto de 2019). *DOF*. Obtenido de *DOF*: www.dof.gob.mx
- Hernández, F. G. (2020). Los intereses marítimos de México. En SEMAR, *México y el mar: relevancia del Poder marítimo nacional*. (pp. 146-170). Ciudad de México: SEMAR.
- Lara, J. R. (2008). Las ecoregiones marinas de México. *Capital natural de México*, 140-142.
- Murillo, I. E.-G.-D. (2017). Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en México. *Economía, sociedad y territorio*, 337-366.
- Opazo, M. (2006). El transporte marítimo mundial. *Negocios Globales Logística*.
- Palacios, A. (22 de noviembre de 2019). El turismo en México contribuye con 8.8% al PIB nacional. *AM de Querétaro*, p. 1.
- Para todo México*. (15 de marzo de 2019). Obtenido de *Para todo México*: www.paratodomexico.com
- Pesca, C. N. (15 de junio de 2017). *Gobierno de México*. Obtenido de *Gobierno de México*: www.gob.mx
- Ramos, A. E. (1959). *Geopolítica mundial y geoconomía*. México: Ediciones Ateneo S.A.

- Rogers, D. (2020). *Enciclopedia jurídica*. Obtenido de Enciclopedia jurídica: www.encyclopedia-juridica.com
- Silva, R. M. (2013). Mexico and the Lay of the Sea, Contributions and Compromises. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 1213 - 1221.
- UNADE, U. (14 de enero de 2020). *UNADE Universidad americana de Europa*. Obtenido de UNADE Universidad americana de Europa: <http://www.unade.edu.mx>
- Vanegas, G. P., Cerón, V. C., & Cueto, Y. R. (2019). El futuro de las energías marinas en México. *Researchgate*, 265 - 274.

Trabajos citados:

- Aguilar Sánchez Martín & Ortiz Escamilla Juan (Coord.), *Historia General de Veracruz*, Veracruz Gobierno del Estado, Universidad Veracruzana, Xalapa, 2011.
- Alach, Zhivan. *The New Aztecs: ritual and restraint in contemporary western military operations*, Strategic Studies Institute, US. Army War College, Carlisle, 2020.
- Cedeño Cenci, Diógenes. “Núñez de Balboa”, en Méndez Pereira, Octavio (Coord.) *Núñez de Balboa*. Grupo Santillana Panamá. Ciudad de Panamá, 2013
- Correa-Cabrera, Guadalupe. *Los Zetas Inc. La corporación delictiva que funciona como empresa transnacional*, Editorial Planeta Mexicana, 2018.
- Cortés Hernán. *Cartas de Relación*, Editorial Porrúa, México, 2015.
- De Fossey, Mathieu. *Viaje a México*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 1994.
- Demard, Jean-Christophe. *Río Bobos Cuenca Baja. Historia de una integración francesa*. Desarrollo Integral de la Región de Misantla, Patronato de Conservación del Patrimonio Cultural, México, 2013.
- Descola Jean, *Hernán Cortés*. Editorial Juventud, Barcelona, 1957.
- Freedman Lawrence. *Estrategia*. La Esfera de los Libros, 2016.
- García Sánchez, Ignacio José. “Xinjiang. El dragón frente a su peor pesadilla: terrorismo, separatismo y extremismo”, en Instituto Español de Estudios Estratégicos, *Panorama geopolítico de los conflictos 2017*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.
- Gardiner Harvey, *Naval power in the conquest of México*, University of Texas Press, Austin, 1956.
- Gobierno del Estado Veracruz-Llave, *De Norte a Sur. Imágenes de Veracruz*. Editora de Gobierno del Estado Veracruz-Llave, Jalapa, 2000.
- Gutiérrez Ramón. *Fortificaciones en Iberoamérica*, Ediciones el Viso y Fundación Iberdrola, 2005.
- Hernández, Jesús Manuel. *Orígenes de la cocina poblana. Secretos de ángeles*. Editorial Planeta, Ciudad de México, 2017.
- Humboldt Alejandro. *Atlas geográfico y físico del Reino de la Nueva España*. Siglo Veintiuno Editores, UNAM, Ciudad de México, 2003.
- Kaplan Robert. *La venganza de la geografía. La geografía marca el destino de las naciones*. RBA libros, Barcelona, 2015.
- Londoño Julio, *Nueva Geopolítica de Colombia*, Publicaciones de las Fuerzas Armadas, Bogotá, 1948.

- Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM. Página Web: <https://www.noticonquista.unam.mx/amoxtli/1631/1623>
- Menzies Gavin. 1421. El año en que China descubrió el mundo. De bolsillo, Ciudad de México, 2015.
- Pastor Gómez, María Luisa. “México en la encrucijada. Diez años de guerra contra el narcotráfico”, en Instituto Español de Estudios Estratégicos, *Panorama geopolítico de los conflictos 2017*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.
- Paz Octavio, *El laberinto de la soledad*, Fondo de Cultura Económica, México, 1999.
- Plan Municipal de Desarrollo 2011/2013*. San Rafael, Veracruz, 2011.
- Pointeau Noemie, “La transmisión de saberes: la producción de vainilla en la colonia francesa de San Rafael, Veracruz (1874-1891)”, en *Jornada de los Jóvenes Americanistas*, México, 2011.
- Ratzel Friederich, Desde México. Apuntes de viaje de los años 1874-1875, Herder Editora, Ciudad de México, 2009.
- Stravridis James, *Sea Power*. The history and geopolitics of the World´s oceans, penguin Press, Nueva York, 2017.
- Till Geoffrey, *Poder marítimo. Una guía para el Siglo XXI*, Instituto de Publicaciones Navales Editores, Buenos Aires, 2007.

Trabajos citados:

- Ávila, Romero, Agustín (9 de mayo de 2018). *El dominio trasnacional del Istmo de Tehuantepec en México*. Disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/192752>
- Alianza del Pacífico (2015). *Abecé Alianza del Pacífico*. Disponible en: https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2015/06/abc_AP.pdf
- Ardila, Martha (2015). *La Alianza del Pacífico y su importancia geoestratégica*. Investigación y Análisis. Pensamiento Propio 42. Disponible en: <http://www.cries.org/wp-content/uploads/2015/12/016-ardila.pdf>
- Arévalo, Luna, Guillermo (2014). *La alianza Pacífico: geopolítica e integración económica*. Revista Vía Iuris, 2014 (Nº16), pp. 159-172.
- Banco Mundial (5 de junio de 2017). *Los océanos, la pesca y las economías de las zonas costeras*. <https://www.bancomundial.org/es/topic/environment/brief/oceans>
- Centro de Estudios e Investigaciones Militares (octubre de 2013). *Implicancias del desplazamiento del centro del poder geopolítico en dirección Asia-Pacífico*. Perspectivas de la Unión Europea y América Latina. Santiago de Chile: Instituto Geográfico Militar.
- CONABIO-CONANP-TNC-PRONATURA (2007). *Análisis de vacíos y omisiones en conservación de la biodiversidad marina de México: océanos, costas e islas*. Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad, Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, The Nature Conservancy-Programa México, Pronatura, A.C. México, D.F.
- D. Arvizu, Rubén (1 de mayo de 2020). *Tiburones en peligro de extinción por pesca ilegal, ligado al tráfico humano*. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/blog-invitado/tiburones-en-peligro-de-extincion-por-pesca-ilegal-ligado-al-trafico-humano/>
- EFE digital (23 de mayo de 2018). *EE.UU. tiene un plan para castigar a México y China por tráfico de fentanilo*. Disponible en: <https://www.efc.com/efe/america/mexico/ee-uu-tiene-un-plan-para-castigar-a-mexico-y-china-por-trafico-de-fentanilo/50000545-3625391>
- Environmental Defense Fund de México, A.C., Instituto Mexicano de la Competitividad, Comunidad y Biodiversidad, A.C., Sociedad de Historia Natural Niparáj, A.C., Centro de Colaboración Cívica, A.C., Fundación Idea, A.C. (2013). *La pesca ilegal e irregular en México: una barrera a la competitividad*. Disponible en: <https://mexico.edf.org/sites/mexico.edf.org/files/pescailegalfinal-07-06-17.pdf>

- Esquivel, Jesús (5 de noviembre de 2017). *Estados Unidos, en el centro del trasiego del fentanilo*. Proceso, no. 2140. Opiáceos: La ruta de la muerte China-EU-México-EU.
- Excelsior (20 de julio de 2018). *El gobierno chino vigila el fentanilo*. Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/global/el-gobierno-chino-vigila-el-fentanilo/1253648>
- Excelsior (13 de noviembre de 2018). *El gobierno chino vigila el fentanilo*. Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/global/el-gobierno-chino-vigila-el-fentanilo/1253648>
- García, Marco, Daniel (21 de marzo de 2016). *La enorme operación ilegal de barcos pesqueros de China en aguas de América Latina*. Disponible en: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/03/160316_enorme_operacion_ilegal_barcos_pesqueros_china_aguas_america_latina_dgm
- Grabendorff, Wolf (febrero de 2016). *América Latina: una nueva geopolítica*. UN Periódico No. 196, Universidad Nacional de Colombia, Política & Sociedad.
- Imagen Agropecuaria (5 de junio de 2019). *Pesca ilegal nos afecta a todos*. Disponible en: <https://imagenagropecuaria.com/2019/pesca-ilegal-nos-afecta-a-todos/>
- Lara, Zarate, Javier (2016). *Costas y Mares de México: Manejo Integrado con Amor*. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Talleres de Estudio D+C: México.
- León-Manríquez, José Luis y Tzili, Eduardo (septiembre 2015). *México y Asia Pacífico: proximidades y distancias de una dilatada relación*. Revista CIDOB d'Afers Internacionals. No.110, p. 113-139. Disponible en: www.cidob.org
- López, Jiménez, José Jaime. *Desarrollo Económico y Bienestar Social en los Estados del Pacífico Mexicano*. Disponible en: <http://ru.iiec.unam.mx/3867/1/006-Jim%C3%A9nez.pdf>
- Méndez, Ernesto (4 de agosto de 2020). *Piratas chinos acechan aguas mexicanas*. Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/nacional/piratas-chinos-acechan-aguas-mexicanas/1397892>
- Merino, G.; Narodowski, P., (coordinadores) (2019). *Geopolítica y economía mundial: El ascenso de China, la era Trump y América Latina*. La Plata: Edulp. (Libros de cátedra). En Memoria Académica. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.875/pm.875.pdf>
- Michel, Víctor Hugo (1 de febrero de 2018). *Fentanilo, la droga que está cambiando el negocio del narco*. El Financiero. Disponible en: <http://www.elfinanciero.com.mx/bloomberg-businessweek/fentanilo-la-droga-que-esta-cambiando-el-negocio-del-narco>

- Moshtaghia, Artemis (25 de mayo de 2018). *Incautan fentanilo como para matar a 26 millones de personas*. Consultada el 22 septiembre de 2018 en: Disponible en: <https://cnnespanol.cnn.com/2018/05/25/incautan-fentanilo-como-para-matar-a-26-millones-de-personas/>
- Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (2017). *Informe Mundial sobre las Drogas 2017: Conclusiones y Consecuencias en Materia de Políticas (Resumen)*. Disponible en: https://www.unodc.org/wdr2017/field/WDR_Booklet1_Exsum_Spanish.pdf
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (2020). *Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto (AMERP)*. Disponible en: <http://www.fao.org/port-state-measures/es/>
- Pérez, Ricardo (13 de mayo de 2018). *La marca letal del opio*. Disponible en: <https://reforma.vlex.com.mx/vid/marca-letal-opio-716892989>
- Pozzi, Sandro (14 de julio de 2017). *El abuso de drogas trastoca el mercado laboral en EE.UU.* Consultada el 18 septiembre de 2018 en: Disponible en: https://elpais.com/internacional/2017/07/13/actualidad/1499965656_915170.html
- Proceso (9 de junio de 2016). *El fentanilo, la droga que mató a Prince, nueva “mina de oro” del narco mexicano, alerta EU*. Disponible en: <https://www.proceso.com.mx/443538/droga-mato-a-prince-la-nueva-mina-oro-los-carteles-mexicanos-alerta-eu>
- Proceso (23 de junio de 2016). *Conexión China-México en abasto de fentanilo, revela el WSJ*. Disponible en: <https://www.proceso.com.mx/445060/conexion-china-mexico-en-abasto-fentanilo-revela-wsj>
- Proceso (5 de noviembre de 2017). *Opiáceos: La ruta de la muerte China-EU-México-EU*. No. 2140.
- Proceso (11 de febrero de 2018). *EU y Canadá capacitan a México para detectar la super droga fentanilo*. Disponible en: <https://www.proceso.com.mx/522647/eu-y-canada-capacitan-mexico-para-detectar-la-superdroga-fentanilo>
- Proceso (5 de abril de 2018). *Advierten sobre el reclutamiento de menores para el tráfico de fentanilo*. Disponible en: <https://www.proceso.com.mx/528708/advierten-sobre-el-reclutamiento-de-menores-para-el-trafico-de-fentanilo>
- Proceso (28 de agosto de 2018). *Interceptan en el aeropuerto de Tijuana 451 pastillas de fentanilo*. Disponible en: <https://www.proceso.com.mx/548657/interceptan-en-el-aeropuerto-de-tijuana-451-pastillas-de-fentanilo>

- Reggiardo, Giulliana (2015). *Un nuevo escenario geopolítico en la región latinoamericana: la creación de la Alianza del Pacífico (2011-2015)*. Universidad Andina Simón Bolívar. Sede Ecuador. Programa de Maestría en Relaciones Internacionales (Tesis). Disponible en: <http://pacificallianceblog.com/wp-content/uploads/2018/03/2015-Reggiardo-Un-Nuevo-Escenario-Geopoli%CC%8Itico-en-la-Regio%CC%8In-Latinoamericana-la-Creacio%CC%8In-de-la-Alianza-del-Paci%CC%8Ifico.pdf>
- Rengifo, Lozano, Antonio, José (noviembre de 2017). *Geopolítica del mar: Viejos principios, nuevos paradigmas*. UN Periódico –No. 215 – Universidad Nacional de Colombia. Política & Sociedad.
- Resa, Nestares, Carlos (mayo de 2016). *El Mapa del Cultivo de Drogas en México*. Disponible en: http://www.uam.es/personal_pdi/economicas/cresa/MexDrugCultivation.pdf
- Rivas, Mira, Fernando (coordinador) (noviembre de 1991). *La Pesca y los Principales Puertos Pesqueros en México. El Mar y sus Recursos en la Cuenca del Pacífico*. Seminario “El Mar y sus Recursos”. Aportes de la Universidad de Colima IV. Disponible en: <http://www.portesasiapacifico.com.mx/revistas/epocai/numero4/revista.pdf>
- Rodríguez, U. Manuel (2004). *Globalización y Geopolítica del Océano Pacífico: La redistribución de las hegemonías en los inicios del Siglo XXI*. Punta Arena, Magallanes. Disponible en: <https://geopoliticaxxi.files.wordpress.com/2011/05/globalizacion-y-geopolitica-del-oceano-pacifico-en-el-siglo-xxi.pdf>
- Roldán, Acosta, Eduardo (abril-junio de 1994). *Estrategia de la política exterior de México hacia el Pacífico*. Revista de Relaciones Internacionales No. 62, México.
- Rubio, Damián, Francisco (noviembre de 2013) *Importancia Estratégica del Pacífico*. Revista Ejército. No. 871. Disponible en: http://catedrapsyd.unizar.es/archivos/documentacion/impor_estra_paci.pdf
- Salinas, Arturo (11 de junio de 2018). *Fentanilo, la nueva droga que revoluciona al narco*. Excélsior. Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/nacional/fentanilo-la-nueva-droga-que-revoluciona-al-narco/1244552>
- Senado de la República (3 de abril de 2013). *Situación actual en Asia-Pacífico y las Relaciones con México*. “Seminario de Política Exterior y Agenda Global”. Disponible en: https://www.senado.gob.mx/comisiones/relext_orgint/eventos/docs/JCOC_ponencia.pdf
- The Economist, (29 de agosto de 2019). *Johnson & Johnson, Purdue and other opioid-peddlers face a reckoning*. The Economist. Disponible

- en: <https://www.economist.com/business/2019/08/29/johnson-and-johnson-purdue-and-other-opioid-peddlers-face-a-reckoning>
- Valdés, Cerda Ricardo, Eliseo (julio-septiembre de 2018). *La Talasopolítica en México*. Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, Volumen 39, No. 3, México.
- Wilkinson T., E. Wiken, J. Bezaury Creel, T. Hourigan, T. Agardy, H. Herrmann, L. Janishevski, C. Madden, L. Morgan y M. Padilla (2009). *Ecorregiones marinas de América del Norte*. Comisión para la Cooperación Ambiental, Montreal.
- Vela, David, Saúl (7 de marzo de 2017). *El Pacífico, la ruta favorita del narco para llevar drogas a EU*. EL FINANCIERO Bloomberg. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/el-pacifico-la-ruta-favorita-del-narco-para-llevar-drogas-a-eu>
- Vico, Ángel (3 de septiembre de 2018). *México pone las drogas y EE.UU. los muertos: fentanilo, la droga que mata a 170 personas al día*. Disponible en: https://www.lespanol.com/mundo/america/20180903/mexico-drogas-eeuu-muertos-fentanilo-droga-personas/334966752_o.html

GALERÍA DE AUTORES

DOCTORA
MARÍA DEL PILAR OSTOS CETINA

Investigadora en el Instituto Mexicano de Estudios Estratégicos en Seguridad y Defensa Nacionales (IMEESDN) perteneciente a la Universidad del Ejército y Fuerza Aérea, y en el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM). Académico del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) y en la Escuela Superior de Guerra.

Tiene estudios de Posdoctorado en el Centro de Estudios sobre América Latina y el Caribe de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Obtuvo el grado de Doctora en Ciencias Políticas y Sociales con Orientación en Relaciones Internacionales, también por la UNAM. Maestría en Estudios Internacionales por la misma universidad y politóloga con orientación en Estudios Internacional por la Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá (Colombia).

Entre sus líneas de investigación se encuentran los temas de geopolítica de América Latina y conflictos internacionales.

DOCTOR
ARTURO PONCE URQUIZA

Licenciado en Relaciones Internacionales egresado de la UNAM, especialista en Talasopolítica y en temas de la Política Exterior de México, Maestro en Estudios en Relaciones Internacionales; Doctor en Ciencias Políticas y Sociales, con orientación en Relaciones Internacionales, Catedrático de la UNAM, Centro de Estudios Superiores Navales, Colegio de la Defensa Nacional, y de la Universidad Anáhuac. Ha publicado diversos artículos además de los libros: *“Escenarios geopolíticos para el México global y Alfred Thayer Mahan”* y *“El origen de la geoideología de Estados Unidos”*.

Es investigador externo del ININVESTAM y profesor de tiempo completo del Instituto Mexicano de Estudios Estratégicos en seguridad y Defensa nacionales, de la Secretaría de la Defensa Nacional.

CAPITÁN DE FRAGATA
ADONAY SANDOVAL MEDINA

Egresado de la Heroica Escuela Naval como Ingeniero en Ciencias Navales (1990). Durante el tiempo de servicios ininterrumpidos prestados en la institución, se ha desempeñado como Oficial de cargo, Jefe de Máquinas y Segundo Comandante de diversas unidades de superficie de la Armada de México; Comandante del Buque de Investigación “ONJUKU”. De los estudios de postgrado con que cuenta, es Especialista y Maestro en Administración Naval (2001, 2010) y especialista en Geopolítica, efectuados en el Centro de Estudios Superiores Navales (2013), así como con diversos cursos afines a su carrera Naval Militar, destacando el Diplomado de Autoridad Marítima Nacional y Capitanías de Puerto; se desempeño también como Jefe de Investigación Geopolítica en el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM).

DOCTOR
CARLOS DANIEL MARTNER PEYRELONGUE

Licenciado en Diseño de los Asentamientos Humanos, por la Universidad Autónoma Metropolitana de México (UAM-X), posteriormente cursó el Posgrado en Planificación Urbana y Regional por el Instituto Nacional de Administración Pública (INAP) de Madrid, España y el Doctorado en Ciencias Sociales, en el área de Sociedad y Territorio, por la UAM-X. Dicho Doctorado se encuentra en el Padrón de Posgrados de Excelencia del CONACYT de México.

Actualmente es Coordinador de Transporte Integrado y Logística del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) y profesor de las materias de transporte marítimo y de desarrollo marítimo y portuario nacional del Doctorado en Administración Marítima y Portuaria del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV).

Tiene una prolífica producción de estudios técnicos, artículos en revistas especializadas, libros, capítulos de libro y ponencias sobre la integración logística, modal y territorial de los puertos y de los sistemas de transporte en México y Latinoamérica.

Ha obtenido 3 Premios a proyectos de investigación científica, otorgados por instituciones académicas y de investigación en México, así como la Medalla al Mérito Universitario otorgada por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) por el destacado desempeño en sus estudios doctorales. Desde 1997, ingreso al Sistema Nacional de Investigadores (SNI) del CONACYT, actualmente es Investigador Nacional Nivel II.

CAPITÁN DE FRAGATA
JHONATTAN ROBERTO SOLANO AGUILERA

Ingeniero en Ciencias de Navales egresado de la Heroica Escuela Naval Militar, Especialista en Mando Naval y Maestro en Geopolítica por el Centro de Estudios Superiores Navales. Durante su trayectoria naval, se ha desempeñado como Oficial de Cargo, Jefe de Departamento y Comandante de unidades de superficie de la institución; en el ámbito académico ha fungido como profesor militar del Heroico Colegio Militar e instructor a bordo del Buque Escuela Velero Cuauhtémoc (BE-01). Recibió la condecoración “Marina de Brasil”, así como premios y reconocimientos nacionales por su destacada formación académica durante su carrera profesional. Actualmente funge como Subdirector del Centro de Entrenamiento de Control de Averías y Contraincendio del Golfo.

CAPITÁN DE FRAGATA
BENIGNO RÍOS GÓMEZ

Egresado de la Heroica Escuela Naval como Ingeniero en Ciencias Navales (1999). Durante los más de 26 años de servicio ininterrumpidos en la institución, se ha desempeñado como Oficial de cargo, Jefe de Máquinas y Segundo Comandante de diversas unidades de superficie de la Armada de México. Cuenta con los postgrados de Especialidad en Sistemas de Armas y Administración Naval (2002, 2008), así como con las Maestrías en Administración Naval y en Geopolítica (2017, 2019), realizados en el Centro de Estudios Superiores Navales. Actualmente se desempeña como Jefe de Grupo de Análisis Estructural, Coyuntural, Político y Geopolítico en el puerto de Acapulco, Guerrero.

CAPITÁN DE NAVÍO
MANUEL ANZALDO MELÉNDEZ

Egresado de la Heroica Escuela Naval como Ingeniero en Ciencias Navales (1990). Durante los más de 35 años de servicios ininterrumpidos en la Secretaría de Marina Armada de México, se ha desempeñado como Oficial de Cargo, Jefe de Máquinas de diversas unidades de superficie de la Armada de México; Comandante de la Draga ADR-II ARM “Coyuca” y de la Patrulla Oceánica PO-102 ARM “Barrera”. Cuenta con estudios de postgrado de: Especialidad en Meteorología Marítima por el Instituto Oceanográfico del Golfo y Mar Caribe (2006), Especialidad en Geopolítica (2015), Maestría en Administración Naval (2017), Maestría en Seguridad Nacional (2019) por el Centro de Estudios Superiores Navales, así como diversos cursos afines a su carrera Naval Militar, destacando el Diplomado de Autoridad Marítima Nacional y Capitanías de Puerto; actualmente se desempeña como Jefe de la Subsección de Planeamiento de la Sección Tercera del Estado Mayor de la Fuerza Naval del Golfo.

CONTRALMIRANTE
MARCO ANTONIO PEYROT SOLÍS

Doctor en Ciencias en Ingeniería Eléctrica por el Centro de Investigaciones y Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional (CINVESTAV-IPN) y Maestro en Seguridad Nacional por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). Actualmente Comandante de la Primera Flotilla de Unidades de Superficie de la Armada de México y miembro de la Academia de Ingeniería México. Fue Jefe de la Unidad de Planeación y Coordinación Estratégica del Estado Mayor General de la Armada, líder del proyecto del primer radar de vigilancia aérea de las Fuerzas Armadas Mexicanas y diputado federal por la LX Legislatura del Congreso de la Unión. Cuenta con 17 artículos de investigación sobre antenas de Ultra Banda Ancha (UWB) en Congresos Internacionales y Revistas Indexadas.

CAPITÁN DE CORBETA
JOSÉ SALDÚA LÓPEZ

Egresado de la Heroica Escuela Naval, como Ingeniero en Ciencias Navales (2008). Cuenta con los posgrados de especialista en Administración Naval (2018) y Maestría en Geopolítica (2019), ambas cursadas en el Centro de Estudios Superiores Navales, así como diversos cursos afines a la carrera naval. Se ha desempeñado como Oficial de Cargo, Segundo Comandante y Comandante en diferentes unidades de superficie de la Armada de México. Actualmente, se desempeña como Jefe de Departamento de Coordinación de adiestramiento del personal embarcado, en la Coordinadora General de Unidades de Superficie, dependiente del Estado Mayor General de la Armada de México (EMCOGUS).

DOCTOR
MAURICIO SOTO RODRÍGUEZ

Licenciado en Relaciones Internacionales por la UNAM, Maestro en Estudios en Relaciones Internacionales y Doctor en Ciencias Políticas y Sociales por la misma universidad. Realizó una estancia doctoral en la Universidad Central de China, provincia de Hubei. Posee un Diplomado en Administración Aduanera y Curso Superior de Análisis de la Información en el Centro de Estudios del Ejército y Fuerza Aérea. Sirvió como Oficial de la Armada de México; ha sido consultor y asesor político, así como docente en diversas universidades públicas y privadas. Actualmente es Profesor-Investigador de El Colegio de Veracruz (COLVER).

Esta obra se editó en el Instituto de Investigaciones
Estratégicas de la Armada de México.
Calzada de la Virgen número 1800, colonia Ex-ejido de San Pablo
Tepetlapa. Alcaldía Coyoacán. C.P: 04840, Ciudad de México.
Esta edición consta de 100 ejemplares para la presentación del libro y la
distribución será gratuita en la página web de la Secretaría de Marina.