



Revista del
**Centro de Estudios
Superiores Navales**

octubre-diciembre, 2018. Volumen 39. Número 4. ISSN: 1870-5480



A dark blue silhouette of a naval officer in profile, wearing a peaked cap and holding a telescope to his eye. The officer is positioned on the right side of the cover. The background features a light blue and white gradient with a faint, larger silhouette of the officer in the background. The text is located on the left side of the cover.

Revista del
**Centro de Estudios
Superiores Navales**

EDITOR

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

CORRECTOR DE ESTILO

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

DISEÑO EDITORIAL Y PORTADA

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

REVISTA DEL CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES. Volumen 39, No. 4, 2018, es una publicación trimestral editada por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). Calzada de la Virgen #1800, Colonia Ex-Ejido de San Pablo Tepetlapa, Código Postal 04840, Ciudad de México. Teléfono: 5608 0847. Página web: https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/index_inicio.html. Correos electrónicos: cesnav.publicaciones@semar.gob.mx o revista.cesnav@hotmail.com. Editor responsable: Alberto Medina Angeles. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo Número 04-2009-040611003500-102, ISSN: 1870-5480. Certificado de Licitud y Contenido Número 14766, otorgado por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Impresa en los talleres gráficos de la Dirección General de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología, de la Secretaría de Marina-Armada de México, Heroica Escuela Naval Militar, Número 861, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, Código Postal 04830, Ciudad de México. Este número se terminó de imprimir el 30 de diciembre de 2018, con un tiraje de 500 ejemplares.

La Revista del CESNAV tiene como objetivo ser un foro abierto en el cual los miembros de la Armada de México y el personal civil interesados en temas marítimos puedan expresar sus ideas acerca de la Seguridad Nacional y temas afines al medio naval.

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

La Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, comenzó su publicación en 1979, en idioma español. El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

La Revista del Centro de Estudios Superiores Navales se encuentra indexada en el Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal (LATINDEX), así como en la Base de Datos de Revistas de Ciencias Sociales y Humanidades (CLASE).



PRESIDENTE

Vicealmirante

José Tomás Jorge Tress Zilly

Director

Centro de Estudios Superiores Navales

VICEPRESIDENTE

Contralmirante

Carlos Eduardo L'Eglise Escamilla

Director de la Escuela de Guerra Naval

PRIMER VOCAL

Contralmirante

Enrique Flores Morado

Secretaría de Marina-Armada de México

SEGUNDO VOCAL

Doctor

Javier Oliva Posada

Universidad Nacional Autónoma de México

TERCER VOCAL

Doctor

Juan Velázquez

Abogado Penalista

CUARTO VOCAL

Doctor

Emilio Vizcarrete Rosales

Investigador del Instituto de Investigaciones

Estratégicas de la Armada de México

QUINTO VOCAL

Maestro

Juan Manuel Ibarrola Carreón

Milenio

SEXTO VOCAL

Coronel

Jesús de Miguel Sebastián

Investigador del Instituto de Investigaciones

Estratégicas de la Armada de México

SECRETARIO TÉCNICO

Capitán de Navío CG. DEM.

José Valdemar González González

Centro de Estudios Superiores Navales



EDITORIAL	7-8
MODELO DE DESARROLLO MARÍTIMO MEXICANO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SEGURIDAD NACIONAL MEXICAN MARITIME DEVELOPMENT MODEL FROM THE NATIONAL SECURITY PERSPECTIVE <i>VICEALMIRANTE CG. DEM.</i> <i>RUBÉN ALFONSO VARGAS SUÁREZ</i>	9-26
LA POLÍTICA EXTERIOR DE MÉXICO HACIA EL CARIBE ANGLÓFONO. UN INSTRUMENTO PARA LA SEGURIDAD NACIONAL MEXICAN FOREIGN POLICY TOWARDS THE ANGLOPHONE CARIBBEAN. AN INSTRUMENT FOR NATIONAL SECURITY <i>EMBAJADOR</i> <i>GERARDO LOZANO ARREDONDO</i>	27-51
EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN RÉGIMEN DE FLETAMENTO (TRAMP) Y SU IMPORTANCIA PARA EL DERECHO MARÍTIMO MARITIME TRANSPORT IN TRAMP SHIPPING AND ITS IMPORTANCE FOR MARITIME LAW <i>CAPITÁN DE NAVÍO CG. DEM.</i> <i>RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA</i>	52-64
LAS COMUNICACIONES EN LAS OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DE PAZ: EXPERIENCIAS DE LA ARMADA URUGUAYA COMMUNICATION IN PEACEKEEPING OPERATIONS: URUGUAYAN NAVY EXPERIENCES <i>CAPITÁN DE NAVÍO CG. DEM.</i> <i>CARLOS ALEJANDRO SANS AGUILAR</i>	65-92
POLÍTICA EDITORIAL EDITORIAL POLICY	93-98



En un mundo donde el cambio es la única constante, cuya definición estricta del término alude a la transición que ocurre de un estado físico a otro, en este número de la Revista del Centro de Estudios Superiores Navales podemos mencionar importantes tipos de transformaciones coincidentes en tiempo y espacio que ocurren y ocurrirán con la edición del mismo, como lo es el inicio de un nuevo ciclo en el cual nuestro planeta realiza una vuelta completa alrededor del sol, es decir, un nuevo año.

De la misma forma podemos hablar del cambio social, desde la perspectiva teórica de Augusto Comte dividida en dinámica y estática; por otra parte ese mismo concepto puede aplicarse a otros aspectos de la sociedad como culturales, éticas y de identidad de una comunidad, aunque últimamente se relaciona con cuestiones económico-políticas.

En este contexto, recientemente sucedió un cambio muy importante en nuestra nación: una transición de gobierno, la cual se llevó a cabo a raíz del ejercicio electoral más importante de los últimos tiempos en el país.

Con lo anterior se inicia un nuevo ciclo en la Administración Pública Federal y por ende en la Secretaría de Marina y su brazo operativo que es la Armada de México, las cuales desde el primer minuto del 1 de diciembre de 2018 cuentan con un nuevo Secretario y Alto Mando, quien durante los próximos meses, acompañado de un grupo cercano de colaboradores establecerá su política y estrategia naval a través de un programa para el cumplimiento de la misión y atribuciones que la ley le confiere a la Secretaría de Marina y el cual estará acorde a las metas nacionales señaladas en Plan de Desarrollo 2018-2024 establecido por el Ejecutivo Federal.

Como este caso, podríamos continuar hablando de un diverso número de vicisitudes; sin embargo, el más importante y el cual es la razón de ser de nuestra revista son los cambios relacionados con los temas de seguridad y defensa, mismos que actualmente son un reto para todas las Fuerzas Armadas del mundo; la Armada de México no está exenta de ellos, por lo que constantemente busca actualizarse acorde a las nuevas necesidades que exigen las circunstancias del país, para ello el CESNAV prepara el recurso humano en estudios de posgrado, cuyas investigaciones contribuyen al desarrollo de la institución y con ello se mantiene a la vanguardia en su tipo.

Como botón de muestra de las aportaciones a la defensa y seguridad nacionales, así como al desarrollo marítimo nacional por parte del recurso humano, hoy incluimos en este número de la revista artículos de la IV Promoción del Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional, además los de un académico y un discente del Doctorado en Administración Marítima y Portuaria.

El primero de ellos es el «Modelo de desarrollo marítimo mexicano desde la perspectiva de la Seguridad Nacional» donde el Vicealmirante Rubén Alfonso Vargas Suárez señala que México cuenta con recursos e intereses marítimos que hasta la fecha no han sido aprovechados de una manera conveniente, presentando diversos niveles de desarrollo y explotación económica que no están acorde a su capacidad, economía y estatus político internacional, demostrando que al aprovechar los recursos marítimos de forma estratégica,

se puede propiciar de manera favorable el desarrollo de los intereses marítimos de México.

Así mismo, el Embajador Gerardo Lozano Arredondo, con su ensayo «La política exterior de México hacia el Caribe anglófono. Un instrumento para la Seguridad Nacional», aborda el tema desde un enfoque ampliado y multidimensional, el cual considera las amenazas tradicionales y las nuevas amenazas. En ese sentido, se realiza un breve examen de los objetivos y características de las relaciones del gobierno mexicano con el Caribe anglófono, en términos de la Seguridad Nacional de 1962 a 2018, así como la cooperación en la materia que han desplegado a nivel bilateral y regional.

En otro contexto, acorde a las nuevas atribuciones de la Secretaría de Marina como Autoridad Marítima Nacional, el Capitán de Navío Ricardo Eliseo Valdés Cerda, discente del Doctorado en Administración Marítima y Portuaria, contribuye con el artículo «El transporte marítimo en régimen de fletamento (tramp) y su importancia para el derecho marítimo». En dicho documento el autor refiere a los distintos tipos de contratos existentes, con un enfoque particular, así como sus tres modalidades: a casco desnudo (bareboat charter); por tiempo (time charter) y por viaje (voyage charter o trip charter). De igual manera, se advierte la importancia de conocer la terminología esencial de los elementos personales del contrato de fletamento (charter party).

Finalmente, el Capitán de Navío Carlos Alejandro Sans Aguilar hace una aportación con la investigación que titula «Las Comunicaciones en las Operaciones de Mantenimiento de Paz: experiencias de la Armada Uruguaya» en la cual recopila experiencias de expertos en el área de comunicaciones y que se han desempeñado en misiones de paz, para posteriormente hacer un análisis de cada una de ellas y lograr obtener una serie de recomendaciones que puedan aplicarse a la Armada de México en sus futuras operaciones.

Con la publicación de estos artículos cerramos un ciclo más de este espacio de difusión, con el deseo de que los cambios que se avecinan estén llenos de ilusiones, sueños y esperanza, y que nos permitan iniciar un nuevo año con renovados bríos, buena mar y mejores vientos.

MODELO DE DESARROLLO MARÍTIMO MEXICANO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SEGURIDAD NACIONAL

MEXICAN MARITIME DEVELOPMENT MODEL FROM THE NATIONAL SECURITY PERSPECTIVE

Resumen

México cuenta con recursos e intereses marítimos que hasta la fecha no han sido aprovechados de una manera conveniente para el desarrollo del país, presentando diversos niveles de desarrollo y explotación económica que no están acorde a su capacidad, economía y estatus político internacional.

Ante este problema estratégico, el presente trabajo se orientó a integrar un modelo de desarrollo marítimo que permita representar el comportamiento de este fenómeno nacional a través de todas las capacidades que tiene el Estado mexicano para preservar su estabilidad, integridad y desarrollo nacional; y de esta manera establecer políticas y estrategias en beneficio del sector marítimo y de la población en general.

El trabajo se realizó mediante una investigación mixta que contempló procesos cualitativos y cuantitativos, entrevista a participantes clave e investigación documental.

Como resultado de la investigación, se demostró que, al aprovechar los recursos marítimos de forma estratégica con el poder y seguridad nacionales, se puede propiciar de manera favorable el desarrollo de los intereses marítimos de México.

Palabras clave

Desarrollo Marítimo, Poder Nacional, Seguridad Nacional.

Abstract

Mexico has maritime resources and interests that to date have not been used in a convenient way for the development of the country, presenting various levels of development and economic exploitation that are not in line with its capacity, economy and international political status.

Faced with this strategic problem, the present work was oriented to integrate a model of maritime development that allows to represent the behavior of this national phenomenon through all the capacities that the Mexican state has to preserve its stability, integrity and national development; and in this way establish policies and strategies for the benefit of the maritime sector and the population in general.

The work was carried out through a mixed investigation that included qualitative and quantitative processes, interviews with key participants and documentary research.

As a result of the investigation, it was demonstrated that by taking advantage of maritime resources strategically with national power and security, the development of Mexico's maritime interests can be favorably promoted.

Keywords

Maritime development, National Power, National Security.

**VICEALMIRANTE CG. DEM.
RUBÉN ALFONSO VARGAS SUÁREZ**

El Vicealmirante Rubén Alfonso Vargas Suárez, es egresado de la licenciatura en Ingeniería en Ciencias Navales por la Heroica Escuela Naval Militar, generación 1974-1979. Cursó en el Centro de Estudios Superiores Navales, el Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional obteniendo el primer lugar de la Promoción y Mención Honorífica en el desarrollo de su tesis; cuenta con Maestría en Seguridad Nacional donde obtuvo el primer lugar de la Promoción y el segundo en la Maestría en Administración Naval. Durante su trayectoria profesional se ha desempeñado en diversas áreas operativas, administrativas y educativas de la Secretaría de Marina y de la Secretaría de la Defensa Nacional, destacando su actuación docente en la Heroica Escuela Naval Militar, Escuela Superior de Guerra y Centro de Estudios Superiores Navales. En el ámbito diplomático ocupó la Agregaduría Naval de México en Suecia durante el periodo de 2007 al 2008. Actualmente se desempeña como Subjefe Administrativo del Estado Mayor General de la Armada de México.

Correo electrónico: *ruben280159@gmail.com*

Artículo recibido el 11 de noviembre de 2018. Aprobado el 11 de diciembre de 2018.

Los errores remanentes son responsabilidad de los autores.

I. Introducción

México cuenta con recursos e intereses marítimos que hasta la fecha no han sido aprovechados de manera conveniente para el desarrollo nacional del país. Estos recursos presentan diferentes niveles de desarrollo y explotación económica que no están acorde a la capacidad, economía y estatus político de México dentro del sistema internacional del cual forma parte.

Es decir, en contradicción¹ a que México es considerado la decimocuarta economía mundial, el país ocupa posiciones de desarrollo marítimo, muy por debajo de países con menor capacidad, riquezas y recursos, como es el caso de Perú, Vietnam y Chile, que han presentado mayores logros en el ámbito pesquero, por mencionar este factor productivo, entre otros (FAO, 2015).

Esta situación del sector marítimo en México, permite identificar que existen inconsistencias² significativas entre los conceptos teóricos del poder marítimo propuestos por Mahan (1890) y su aplicación práctica por parte del Estado Mexicano, relacionada con el nivel de desarrollo marítimo que el país debería tener, en función de la gran riqueza e intereses marítimos con los que cuenta la nación.

De tal manera que, al no desarrollar de forma conveniente los intereses y/o recursos marítimos potenciales, se pierden oportunidades para incrementar el nivel de desarrollo de los estados costeros del país y proporcionar la derrama económica que la población requiere para salir de la pobreza y evitar la emigración hacia otros lugares en busca de una mejor vida.

También, hay que considerar que se han pronosticado riesgos y amenazas globales que atentarán contra la estabilidad y supervivencia de los Estados, como es la crisis alimenticia, energética y del agua, entre las más importantes; representando el sector marítimo, un excelente recurso que se tiene que desarrollar de forma sustentable y racional, para minimizar el impacto de estos antagonismos.

La cuestión es encontrar respuestas al porqué, teniendo nuestro país tantas riquezas en sus zonas marinas, no logra desarrollarse adecuadamente, para ser una potencia marítima. Esta interrogante inicial permitió plantear la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál es la relación entre el desarrollo, el poder y la seguridad marítimas del Estado mexicano?

Al considerar este trabajo como una investigación mixta, se planteó un supuesto cualitativo e hipótesis cuantitativa para orientar la investigación, según se describe a continuación (Vargas Suárez, 2018, pp. 19-20).

Supuesto: El poder y la seguridad nacionales mantienen una estrecha relación con el desarrollo nacional del país, incidiendo de manera directa y estructurada en sus diversos campos de acción, como es el desarrollo marítimo. De tal forma que, al aprovechar el potencial de las riquezas e intereses marítimos del Estado con un poder marítimo que proporcione de manera equilibrada las condiciones de defensa, seguridad y protección marítimas, a través de la coordinación y colaboración entre las diferentes dependencias públicas y privadas del sector marítimo, se puede propiciar

1 Córdoba (2002, p. 32), identifica como problema de investigación «una información contradictoria».

2 También, según Córdoba (2002, p. 32), puede ser entre otras definiciones, «una inconsistencia entre teoría y práctica».

de manera favorable el desarrollo de los intereses marítimos de México.

Hipótesis: El Desarrollo Marítimo Nacional se encuentra directamente relacionado a la Seguridad Marítima y al Poder Marítimo, por lo que, a mayor Seguridad Marítima o a mayor Poder Marítimo existe un mayor Desarrollo Marítimo Nacional.

La investigación muestra que cuando el desarrollo marítimo se realiza en un contexto de seguridad y protección multidimensional empleando las capacidades del Estado mexicano, se logra un crecimiento y desarrollo sustentable de las riquezas del mar e intereses marítimos.

II. Materiales y métodos

A. Diseño de la investigación

El trabajo se realizó mediante una de las variantes de la metodología mixta, conocida como el Método Mixto Exploratorio Secuencial, cuya estrategia consiste en explorar el objeto de estudio por medio de una fase de adquisición y análisis de datos cualitativos, y posteriormente utilizar los resultados obtenidos para implementar y desarrollar una fase de investigación cuantitativa, cuyos resultados complementaron, soportaron y retroalimentaron el análisis cualitativo anterior.

La investigación se llevó a cabo de manera ordenada y lógica, explorando la información desde una perspectiva general hacia un área particular donde se encuentra el objeto de estudio (Creswell, 2014, p. 220; Hernández Sampieri, Collado Fernández, & Lucio Baptista, 2010, pp. 559-566).

Este método de estudio retoma las fortalezas del enfoque cualitativo y cuantitativo para consolidar una investigación que, durante la fase inicial explora el objeto de estudio y posteriormente define de manera más detallada en la última fase, las propiedades y características del tema que se analiza. Permite a los investigadores explorar un tema o fenómeno de estudio y expandir en los datos cualitativos los hallazgos obtenidos de los datos cuantitativos, proporcionando una investigación fortalecida e integral.

El método Mixto Exploratorio Secuencial, se encuentra constituido por tres fases que se realizan de forma ordenada, consecutiva, lineal e interrelacionadas para proporcionar una investigación donde aprovechan tanto las ventajas de la investigación cualitativa como la cuantitativa, ver figura 1 (Creswell, 2014).

La primera fase de la investigación, es de corte cualitativo, y se lleva a cabo con un enfoque, técnica y herramienta propias de este tipo de investigación, es en sí, una investigación cualitativa en un nivel de abstracción elevado. Para Sampieri, Collado y Lucio (2010, p. 364), este tipo de investigación se recomienda cuando «el tema de estudio ha sido poco explorado, o no se ha hecho investigación al respecto en algún grupo social específico». En este caso, la parte cualitativa permitió explorar el objeto de estudio, desde la perspectiva y experiencia de personas que han trabajado en actividades relacionadas con el desarrollo marítimo de México.

Figura 1: Fases del Método Mixto Exploratorio Secuencial



Fuente: Elaboración propia a partir de John Creswell (2014, p. 226).

En esta fase cualitativa se empleó el Método de Teoría Fundamentada, en el entendimiento que no se buscó desarrollar una teoría emergente, sino la integración de categorías cualitativas con un alto nivel de conceptualización, alcance necesario para comprender la complejidad del fenómeno de estudio.

De acuerdo con Creswell (2012, p. 423), la Teoría Fundamentada o Grounded Theory es «un procedimiento sistemático y cualitativo, utilizado para generar una teoría que explica en un amplio nivel conceptual, un proceso, una acción o una interacción sobre un tema sustantivo».

Al finalizar esta fase, se obtuvieron como productos de la investigación cualitativa, conceptos y categorías de análisis que permitieron comprender desde una perspectiva general el comportamiento del desarrollo marítimo mexicano, pero fue necesario también, proponer variables y escalas de medición que permitan detallar de forma específica, las características y propiedades del objeto de estudio.

La segunda parte es denominada la fase instrumental y tuvo como finalidad analizar los conceptos y categorías de análisis obtenidas en la fase cualitativa e integrar una inter-fase computacional para vincular estas categorías con las variables e índices numéricos que se estructuraron en la siguiente fase.

Por último, se tiene la fase cuantitativa, en la que se buscó coleccionar datos numéricos y analizarlos con un enfoque cuantitativo, para complementar y fortalecer la investigación cualitativa realizada anteriormente.

Específicamente, esta fase proporcionó de manera cuantitativa, los argumentos necesarios para comprobar la hipótesis de investigación y reforzar los conceptos desarrollados en las fases anteriores.

Durante esta fase, se empleó como enfoque cuantitativo la investigación descriptiva no experimental, que de acuerdo a Hernández Sampieri et al (2010, p. 80) busca «... especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren».

Al finalizar esta fase de la investigación, el análisis de los datos obtenidos se realizó considerando la perspectiva cualitativa desarrollada en la primera fase. Este enfoque es preciso, ya que, los datos cuantitativos complementaron de manera integral las categorías de análisis, y de esta manera, se obtuvo una mayor comprensión del fenómeno de estudio.

B. Participantes clave

Para esta investigación los participantes clave son personas expertas³ en temas de poder, seguridad y desarrollo marítimos, quienes fueron seleccionados para participar en el proceso de investigación como fuente inicial de información durante las entrevistas cualitativas.

Los participantes claves que se consultaron durante la investigación, fueron seleccionados de acuerdo a su perfil profesional, académico y laboral, con la finalidad de aportar conceptos y experiencias relacionadas con el desarrollo marítimo de México.

Su intervención estuvo comprendida durante la fase cualitativa, la cual consistió en una entrevista abierta inicial con la finalidad de explorar el campo del conocimiento y donde cada uno de los participantes clave respondió a una guía de preguntas y tuvo la oportunidad de explayarse al exponer conceptos, ideas y experiencia desde un enfoque personal, así como proporcionar referencias documentales en el tema de estudio.

Con la finalidad de obtener diferentes perspectivas del fenómeno de estudio, se integraron participantes clave con conocimientos en diversas especialidades, como se especifica a continuación:

- Marineros mexicanos pertenecientes a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, egresados de las escuelas náuticas mercantes del país. Este capital intelectual marítimo, es fundamental para el análisis del trabajo, ya que aportan datos de primer nivel relacionados con el desarrollo marítimo de México, proporcionando un análisis crítico del tema, donde amalgaman teoría y experiencia práctica como producto de su profesión y experiencia de hombres de mar.
- Funcionarios del sector marítimo mexicano pertenecientes a las administraciones portuarias integrales, cámaras de la industria y comercio marítimos y pescadores. Su participación proporciona una perspectiva encontrada con la teoría de seguridad nacional, ya que dejan de manifiesto, su preocupación y compromiso con el desarrollo del mar, desde una orientación económica.
- Marineros militares mexicanos pertenecientes a la Secretaría de Marina-Armada de México, egresados de la Heroica Escuela Naval Militar, especialistas en Defensa y Seguridad Nacional, involucrados profesional y laboralmente con el estudio y aplicación de temas como la Autoridad Marítima Nacional, las funciones de guardia costera, la seguridad y protección marítima, etcétera.
- Académicos y líderes de opinión en política gubernamental y económica, pertenecientes a diversas universidades del país.

³ Para Sampieri et al (2010) los individuos expertos constituyen una muestra frecuente en estudios cualitativos y exploratorios, donde se quiere formular hipótesis más precisas.

El proceso de investigación en la primera fase consideró a 20 participantes clave y posteriormente ocho más, representando una muestra cualitativa de expertos en el tema de estudio, con las características que se presentan en la tabla 1.

Tabla 1: Información demográfica de los participantes clave en la fase cualitativa

Variable	Frecuencia	Porcentaje
Sexo		
• Hombres mexicanos	24	85.72%
• Hombres extranjeros	2	7.14 %
• Mujeres mexicanas	2	7.14 %
Profesión		
• Funcionarios marinos militares	8	28.60 %
• Funcionarios del sector marítimo mexicano	10	35.70 %
• Académicos y líderes de opinión mexicanos	10	35.70 %
Institución u organización		
• Poder Naval de la Federación (SEMAR)	7	25.00 %
• Administración pública federal, centralizada, paraestatal y estatal (CONAPESCA, INEGI, Congreso y SRE)	4	14.30 %
• Marina mercante	2	7.14 %
• Administración Portuaria Integral y sector marítimo	2	7.14 %
• Marinos militares extranjeros	2	7.14 %
• Universidades mexicanas	11	39.28%
Total: entrevistas	28	100.00%

Fuente: Elaboración propia.

En la etapa cuantitativa, se seleccionó una muestra diferente a la anterior, ya que primero fue necesario establecer el modelo teórico cualitativo para después operacionalizarlo a partir de un modelo de ecuaciones lineales⁴ que permitieron obtener los índices de medición de la población base para esta fase, la cual estuvo representada por 194 países de la comunidad internacional que tienen intereses en el ámbito marítimo (Vargas Suárez, 2018, p. 117).

Una vez desarrollado el algoritmo matemático, se procedió a seleccionar una muestra representativa de 90 países que obtuvieron un índice mayor a cero en su poder naval. Esta muestra fue del tipo no probabilística ya que se dirigió únicamente a seleccionar aquellos países que permiten obtener datos para valorar la relación teórica del modelo cualitativo y que, por sus características marítimas, tienen datos implícitos sobre el objeto de estudio.

⁴ El Modelo de desarrollo marítimo en su fase cuantitativa se explicará claramente en el Capítulo IV PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS, apartado 4.1.2.2 Modelo de medición: Desarrollo Marítimo - Poder Marítimo - Seguridad Marítima (p. 131-132).

Los participantes seleccionados⁵ en esta etapa cuantitativa, fueron integrados en dos grupos divididos en función de su nivel de Seguridad Marítima y de su nivel de Poder Marítimo.

III. Resultados de la investigación

Al tratarse de una investigación mixta, los resultados se fueron obteniendo de manera secuencial conforme se desarrollaba cada fase del Método Mixto de Exploración Secuencial, considerando primero la fase cualitativa y posteriormente la fase cuantitativa.

A. Resultados de la fase cualitativa

En esta fase cualitativa y teniendo en cuenta que se empleó el Método de Teoría Fundamentada, se obtuvo como resultado el Modelo de Desarrollo Marítimo, el cual quedó integrado en sus tres componentes conceptuales: a) las categorías y subcategorías de análisis; b) La proposición teórica; y c) El esquema teórico (Corbin & Strauss, 2015; Creswell, 2014).

I. Categorías y subcategorías de análisis

El proceso de integración de las categorías y subcategorías de análisis se llevó a cabo mediante las fases de codificación abierta, axial y selectiva que integran el Método de Teoría Fundamentada en la fase cualitativa, obteniendo los siguientes resultados:

La categoría central o principal del fenómeno que se estudia, se denominó «Desarrollo Marítimo» (sostenible), definida como: aquel nivel de organización, infraestructura y crecimiento económico que logra un país a través de la defensa, seguridad, uso y explotación racional de las riquezas e intereses marítimos a su disposición; considerando satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. Esta categoría de análisis se encuentra integrada para su estudio sistémico, por las siguientes subcategorías:

- a) El capital humano en el sector marítimo: es el factor del Desarrollo Marítimo que integra las capacidades productivas del personal que labora en las industrias del transporte y comercio marítimos, la pesca marítima, el petróleo de zonas marinas, el turismo náutico y el poder naval de la federación. Este factor se identifica mediante las actividades orientadas a profesionalizar y capacitar este recurso humano en la producción del sector marítimo.
- b) El capital físico en el sector marítimo: es el factor del Desarrollo Marítimo que integra los recursos materiales que se emplean en las industrias del transporte y comercio marítimos, la pesca marítima, el petróleo de zonas marinas,

⁵ El proceso de selección junto al modelo matemático, se muestra de manera detallada en el capítulo IV en la sección que corresponde a la fase cuantitativa (Vargas Suárez, 2018)

- el turismo náutico y el poder naval de la federación. Este factor constituye la infraestructura física como las instalaciones, buques, sistemas, industria, maquinaria y otros elementos que se emplean para soportar las actividades laborales en cada ramo productivo o interés marítimo potencial.
- c) El capital productivo en el sector marítimo: es el factor del Desarrollo Marítimo que integra los recursos económicos orientados a la inversión de servicios y productos en las industrias del transporte y comercio marítimos, la pesca marítima, el petróleo de zonas marinas, el turismo náutico y el poder naval de la federación. Este factor se ve reflejado principalmente por el producto interno bruto (PIB) con el que este sector contribuye al desarrollo económico nacional.
 - d) El capital jurídico en el sector marítimo: es el factor del Desarrollo Marítimo que integra los elementos legales que contribuyen a proporcionar certeza jurídica a las actividades en las industrias del transporte y comercio marítimos, la pesca marítima, el petróleo de zonas marinas, el turismo náutico y el poder naval de la federación. Se caracteriza por el conjunto de leyes y reglamentos que normalizan legalmente las actividades en este sector de desarrollo.
 - e) El capital tecnológico en el sector marítimo: es el factor del Desarrollo Marítimo que integra los avances tecnológicos, innovación e investigación aplicados al medio marítimo en las industrias del transporte y comercio marítimos, la pesca marítima, el petróleo de zonas marinas, el turismo náutico y el poder naval de la federación. Se identifica por medio de la actualización y tecnología en los sistemas de pesca, tecnología en la explotación y transporte de hidrocarburos en el mar, tecnología en el transporte marítimo y tecnología en los procesos de la construcción e integración de sistemas de los buques de la Armada de México.

Durante el proceso de codificación, emergió una segunda categoría de análisis directamente relacionada con la categoría principal y denominada «Poder Marítimo», la cual fue definida como la capacidad que tiene un Estado-nación, para mediante la voluntad política, hacer uso y explotación de las riquezas y recursos actuales y potenciales (medios y recursos) conformados como intereses marítimos en un entorno de seguridad proporcionada por las autoridades civiles y militares del país. Estos intereses marítimos mexicanos se definen a su vez, como «el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Estas actividades son ejecutadas en altamar, zonas marinas, instalaciones portuarias y costas, tanto por el sector público como por el sector privado, con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos».

Considerando lo anterior, esta categoría se ramificó de manera sistemática en las siguientes subcategorías de análisis:

- a) La industria del transporte y comercio marítimos es la capacidad productiva que tiene el Estado para transportar y distribuir mercancías por medio de puertos y buques mercantes.

- b) La industria de la pesca marítima es la capacidad productiva que tiene el Estado para explotar e industrializar la pesca de captura y acuicultura en las zonas marinas y costas del país.
- c) La industria del petróleo de zonas marinas es la capacidad productiva que tiene el Estado para explorar, extraer, transportar y distribuir los hidrocarburos en las zonas marinas mexicanas.
- d) La industria del turismo náutico es la capacidad productiva que tiene el Estado para prestar u ofrecer servicios de hotelería, restaurantes y de recreación (cruceros) en áreas marítimas y costeras del país.
- e) El poder naval de la federación es la capacidad que tiene el Estado mexicano para garantizar la defensa marítima del país y el mantenimiento del Estado de Derecho en el mar. Este poder naval proporciona los medios o recursos para mediante operaciones navales y funciones de guardia costera, minimizar o atenuar el impacto de las amenazas, riesgos y desafíos que atentan contra el desarrollo marítimo del país.

Como última categoría de análisis relacionada con el Desarrollo Marítimo mexicano, se conceptualizó a la «Seguridad Marítima Ampliada», como aquella garantía o condición de seguridad y protección que se genera en todas las actividades que se realizan en el ámbito marítimo, mediante las acciones y estrategias implementadas por el Estado-nación para eliminar, reducir o mitigar las amenazas, riesgos y desafíos que se presentan. Los componentes que integran esta categoría principal, son las subcategorías que relacionan los antagonismos al desarrollo marítimo desde la perspectiva de la seguridad ampliada en las dimensiones política, económica, social, ambiental y militar, como a continuación se describe:

- a) La seguridad marítima en la dimensión política es la condición de seguridad que se genera en las actividades o estructuras del sistema político que se encuentran relacionadas con el sector marítimo, mediante estrategias implementadas por el Estado-nación para eliminar, reducir o mitigar los riesgos y amenazas que se presentan en esta dimensión.
- b) La seguridad marítima en la dimensión económica es la condición de seguridad que se genera en las actividades y estructuras económicas relacionadas con el sector marítimo, mediante estrategias implementadas por el Estado-nación para eliminar, reducir o mitigar los riesgos y amenazas que se presentan en esta dimensión.
- c) La seguridad marítima en la dimensión social es la condición de seguridad que se genera en las actividades y estructuras del sistema social relacionadas en el sector marítimo, mediante estrategias implementadas por el Estado-nación para eliminar, reducir o mitigar los riesgos y amenazas que se presentan en esta dimensión.
- d) La seguridad marítima en la dimensión ambiental es la condición de seguridad que se genera para preservar los ecosistemas marítimos, mediante estrategias implementadas por el Estado-nación para eliminar, reducir o mitigar los riesgos y amenazas que se presentan en esta dimensión.
- e) La seguridad marítima en la dimensión militar es la condición de seguridad que

se genera en las actividades y estructuras navales que realizan operaciones en el ámbito marítimo, mediante estrategias implementadas por el Estado-nación para eliminar, reducir o mitigar los riesgos y amenazas que se presentan en esta dimensión.

Estas categorías y subcategorías del Desarrollo Marítimo mexicano se interrelacionan entre sí, conformando una red estructural y funcional que afecta o impacta de manera directa o indirecta en el desarrollo de alguna capacidad o intereses del Estado mexicano en el ámbito marítimo. En la figura 2 se muestra la interacción de la subcategoría «Industria del transporte y comercio marítimo» con los factores de Desarrollo Marítimo y las condiciones de Seguridad Marítima. Hay que considerar que, cada una de las capacidades, recursos o intereses que se pretenden desarrollar, presentan la misma dinámica con las otras subcategorías.

Figura 2. Interrelación entre categorías y subcategorías de análisis



Fuente: Elaboración propia

2. Proposición teórica

La proposición teórica⁶ que se integró como resultado del proceso de codificación selectiva, identificó que el Desarrollo Marítimo se encuentra en función de dos categorías principales, por un lado, el Poder Marítimo expresado como una capacidad del Estado, y por el otro lado, la Seguridad Marítima, entendida como una condición favorable que el Estado pretende alcanzar para propiciar el crecimiento y mantenimiento de la riqueza. Estas categorías se encuentran interrelacionadas de la siguiente manera:

- a) Entre el desarrollo y poder marítimos existe una relación directamente proporcional de interdependencia funcional-estructural, al considerar al Desarrollo Marítimo como una de las funciones principales, meta o nivel de la explotación

⁶ La proposición o supuesto teórico son declaraciones (realizadas por el investigador) que indican las relaciones entre las categorías secundarias y la categoría primaria (central) con base al paradigma teórico de codificación, y describen las principales características que representan el comportamiento del fenómeno de estudio (Corbin & Strauss, 2015; Creswell, 2012).

de los intereses y riquezas que se pretende alcanzar como objetivo marítimo nacional y que se logra mediante la proyección de las capacidades e instituciones del Estado, como es la Administración Pública Federal, privada y social que se desarrollan en el sector marítimo.

- b) Entre el desarrollo y seguridad marítimas coexiste una relación directamente proporcional de interdependencia funcional al considerarse ambas como condiciones o metas que se pretenden lograr a través de las capacidades marítimas del Estado. Esta interrelación funcional determina un vínculo recíproco, en el cual, el desarrollo requiere de la seguridad para crecer y mantenerse en un medio ambiente propicio para el crecimiento y permanencia; y por su parte, la seguridad requiere desarrollarse para alcanzar los niveles o condiciones que integren los escenarios propicios para el crecimiento y desarrollo de las riquezas e intereses marítimos.
- c) Entre la seguridad y el poder marítimos existe una relación directamente proporcional de interdependencia funcional-estructural, al considerar la seguridad marítima como una de las funciones principales, meta o condición que integre los escenarios convenientes para el Desarrollo Marítimo. Esta condición se alcanza mediante el empleo y proyección de las capacidades de Seguridad Marítima del Estado, que es en este caso, el poder naval de la federación integrado por la Secretaría de Marina Armada de México desempeñando su función como Armada Nacional en la defensa del territorio e intereses marítimos mexicanos o como autoridad marítima y guardia costera en el mantenimiento del Estado de Derecho en los recintos portuarios, costas y zonas marinas mexicanas.

3. Esquema teórico

Otro producto de la teoría fundamentada, fue la integración de un modelo o esquema gráfico donde se aprecien las categorías y subcategorías obtenidas en los procesos de codificación. En la figura 3 se muestra el Modelo de Desarrollo Marítimo y sus componentes conceptuales.

B. Resultados de la fase cuantitativa

Como parte de la metodología mixta secuencial y empleando las mismas categorías y subcategorías de análisis del modelo cualitativo, se desarrolló un modelo cuantitativo que integró ecuaciones lineales con variables e índices internacionales relacionados con las categorías, con la finalidad de comprobar desde la perspectiva cuantitativa la interrelación o vínculo existente entre el desarrollo, la seguridad y el poder marítimos.

Ante este análisis y empleando la estadística inferencial, mediante una muestra no probabilística de 99 países, se logró comprobar la hipótesis cuantitativa e identificar que en los países donde existe mayor poder y seguridad marítimas, se presenta mayor desarrollo en el sector marítimo nacional, y en los países que tienen menor poder y seguridad marítimas, se observó menor desarrollo del sector marítimo (Ortiz, 2012).

Figura 3: Modelo de Desarrollo Marítimo



Fuente: Elaboración propia

De manera que el modelo conceptual desarrollado en la fase cualitativa y su operacionalización realizada en la fase cuantitativa, permitieron validar el supuesto de investigación, determinando que el poder y la seguridad nacionales mantienen una estrecha relación con el desarrollo nacional del país, incidiendo de manera directa y estructurada en sus diversos campos de acción, como es el Desarrollo Marítimo.

De tal forma que, al aprovechar el potencial de las riquezas e intereses marítimos del Estado y al proporcionar de manera equilibrada las condiciones de defensa, seguridad y protección marítimas, a través de la coordinación y colaboración entre las diferentes dependencias públicas y privadas del sector marítimo, se puede propiciar de manera favorable el desarrollo de los intereses marítimos de México.

Lo que permite identificar la interrelación conceptual del poder, seguridad y desarrollo marítimos; los intereses marítimos nacionales; y las capacidades del Estado para proyectar y mantener el desarrollo marítimo mexicano, cumpliendo así, con los primeros objetivos de la investigación mixta y validando el supuesto cualitativo e hipótesis cuantitativa de la presente investigación.

Cabe comentar que, durante la codificación e integración de las categorías del Modelo de Desarrollo Marítimo, se consideró hacerlo únicamente desde la perspectiva de la Seguridad Nacional, pero durante el análisis se identificó que ambas categorías se encuentran fuertemente vinculadas con el Poder Marítimo, siendo imprescindible integrar esta última categoría en la investigación del fenómeno de estudio.

IV. Discusión

La integración del Modelo de Desarrollo Marítimo mediante el método de teoría fundamentada logró identificar los principales componentes y relaciones que existen entre los conceptos de desarrollo, poder y seguridad marítimos, preponderando las siguientes condiciones:

- a) El Desarrollo Marítimo sostenible es el nivel de organización, infraestructura y crecimiento económico que logra un país a través de la defensa, seguridad, uso y explotación racional de las riquezas e intereses marítimos a su disposición; considerando satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. Este desarrollo de las riquezas e intereses del mar se proyecta en los siguientes factores de desarrollo: 1) Capital humano; 2) Capital físico o infraestructura; 3) Capital productivo o financiero; 4) Capital jurídico; y 5) Capital tecnológico.

Ante esta concepción es importante identificar que los grandes pensadores de la estrategia marítima y la Seguridad Nacional como Alfred Thayer Mahan (1901), Julian S. Corbett (1988), Sergei Gorshkov (1979), Thiago Cintra (1991)⁷ y Geoffrey Till (2007) entre los más importantes; siempre señalaron el desarrollo del Estado-nación como un producto del Poder Nacional, queriendo inferir con esto, que la relación entre estas dos categorías estratégicas persistentemente han sido estudiadas desde un enfoque unilateral⁸ del poder del Estado hacia el desarrollo nacional, sin profundizar en el desarrollo de las propias capacidades del Poder Nacional y su

7 Hay que considerar que Thiago Cintra (1991) presenta su obra Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo Nacional describiendo solamente las dos primeras categorías estratégicas, dejando planteada como una futura investigación la del desarrollo nacional.

8 Con esto se trata de explicar que, en la comprensión anterior del poder, seguridad y desarrollo, se realizaban esfuerzos en una sola dirección que preponderaba las capacidades que tenía el Estado para incrementar o fortalecer el desarrollo nacional.

correlación con la Seguridad Nacional, o sea, desde una percepción bilateral⁹ que se da entre las tres categorías, poder, seguridad y desarrollo, como lo plantea este modelo de análisis.

Además, en esta propuesta conceptual, se presentan los factores de Desarrollo Marítimo, considerados como vectores de interés en el crecimiento y desarrollo de la riqueza, al considerar los indicadores más importantes de la actividad socioeconómica, como lo son el capital humano, estructural, productivo, legal y tecnológico.

- b) El Poder Marítimo es la capacidad de un Estado-nación, para mediante la voluntad política, hacer uso, explotación, crecimiento y desarrollo de las riquezas y recursos actuales y potenciales (medios y recursos) conformados como intereses marítimos en un entorno de seguridad proporcionada por las autoridades civiles y militares del país. Por su parte, los intereses marítimos mexicanos son el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar.

Estas actividades son ejecutadas en altamar, zonas marinas, instalaciones portuarias y costas, tanto por el sector público como por el sector privado, con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos. Para el estudio de este trabajo y considerando limitar su extensión, se consideraron los siguientes intereses marítimos: 1) industria de la pesca marítima, 2) industria del petróleo de zonas marinas; 3) industria del turismo náutico; 4) industria del transporte y comercio marítimo; y 5) el poder naval de la federación, constituido por la Secretaría de Marina Armada de México.

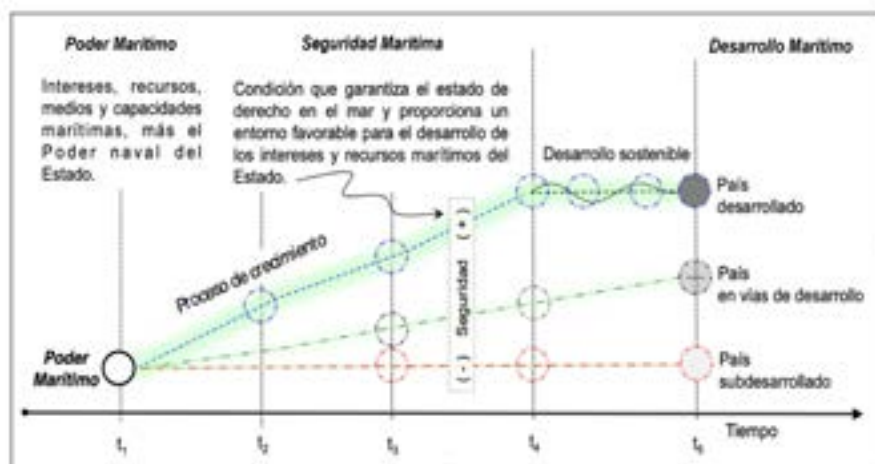
Hay que tener en cuenta que, debido a la extensión y complejidad del tema, solo se consideraron estos intereses marítimos, por representar los recursos más significativos del sector marítimo en México, pero también se pueden agregar otros intereses como podrían ser los minerales del subsuelo marino, ecoturismo insular, acuicultura, energía marina, industria naval, entre otros.

- c) La Seguridad Marítima multidimensional es la condición de seguridad que se genera en todas las actividades que se realizan en el ámbito marítimo, mediante las acciones y estrategias implementadas por el Estado-nación para eliminar, reducir o mitigar los riesgos y amenazas en las siguientes dimensiones: 1) política; 2) económica; 3) social; 4) ambiental; y 5) militar.

Considerando los conceptos anteriores, identificamos que el Poder Marítimo se encuentra representado por todas las capacidades y recursos marítimos que el Estado emplea para proporcionar el control, desarrollo y seguridad en el mar. De tal forma, que estas capacidades y recursos, se tienen que incrementar en un proceso equilibrado y continuo entre el crecimiento, desarrollo sostenido y seguridad marítima, para alcanzar la condición que requiere la nación para ser considerada como un país desarrollado, constituyendo este fin y bien común, un objetivo permanente del Estado, según se muestra en la figura 4.

⁹ Los esfuerzos que se realizan entre las categorías son en ambas direcciones y en este caso, los planes de desarrollo nacional y marítimo tienen que establecer políticas y estrategias para desarrollar las capacidades del Estado que proporcionan seguridad en estos ámbitos de interés.

Figura 4. El desarrollo del Poder Marítimo



Fuente: Elaboración propia a partir de Mahan (1890), Gorshkov (1979), Corbett (1988), Thiago Cintra (1991) y CESNAV-CODENAL (2016).

Por lo tanto, esta nueva visión del Estado-nación integrado por el poder, desarrollo y Seguridad Nacional, permite identificar un sistema en el que todas las categorías y variables se encuentran interrelacionadas entre sí, para conformar un sistema dinámico y adaptable que permite mantener su estabilidad ante las amenazas que impactan en su funcionamiento.

V. Conclusiones

El Modelo de Desarrollo Marítimo que se presenta como resultado de la investigación mixta exploratoria secuencial y propiamente integrado en la fase cualitativa por medio del método de teoría fundamentada; cuenta con un alto valor conceptual, debido a su detallado y riguroso procedimiento de codificación abierta, axial y selectiva, así como la valiosa intervención de especialistas en el tema de estudio, quienes proporcionaron datos significativos para interrelacionar las categorías que integran el modelo.

Este modelo emerge de las teorías de defensa, seguridad y desarrollo nacional establecidas por grandes teóricos militares y políticos estratégicos como Alfred Thayer Mahan (1901), Julian S. Corbett (1988), Sergei Gorshkov (1979), Thiago Cintra (1991) y Geoffrey Till (2007), quienes desde su perspectiva en tiempo y espacio, apreciaron y distinguieron ciertas características del Estado desde una concepción sistémica y holística, pero preponderaron en la mayoría de los casos, la categoría Defensa y Seguridad Nacional, dejando al Desarrollo Nacional y en su caso el Desarrollo Marítimo, implícito en las dos categorías citadas.

En el Modelo de Desarrollo Marítimo que se propone en el trabajo, se desintegran cada una de las categorías de análisis y se muestra explícitamente el vínculo e interrelación entre citadas categorías, dejando a la vista las partes integrantes del sistema denominado «Estado», logrando identificar la relación de dependencia que existe entre el desarrollo, poder y seguridad, tanto en el ámbito nacional como en el marítimo, pero ahora focalizado desde la perspectiva del Desarrollo Marítimo.

Como resultado de la investigación se encontró que el Desarrollo Marítimo es un fenómeno dinámico que se caracteriza por presentar en el tiempo un proceso de crecimiento y bienestar sostenido de las riquezas, recursos, y capacidades marítimas y navales que integran el Poder Marítimo del Estado mexicano; que se proyecta de manera segura en los diversos campos del poder nacional mediante su expresión política, económica, social, ambiental y militar, integrando un escenario, condición o meta final, que el país requiere para satisfacer sus necesidades de bienestar común e interés vital.

De tal manera que, al aprovechar el potencial de las riquezas e intereses marítimos del Estado con un Poder Marítimo que proporcione de manera equilibrada las condiciones de defensa, seguridad y protección marítimas, a través de la coordinación y colaboración entre las diferentes dependencias públicas y privadas del sector marítimo, se puede propiciar de manera favorable el desarrollo de los intereses marítimos de México.

Con la finalidad de proyectar el Desarrollo Marítimo mexicano de manera sustentable y racional, es necesario coordinar esfuerzos entre los diferentes componentes que integran el poder marítimo de México, como son el sector gubernamental, privado y social, orientados a proporcionar las condiciones de seguridad que generen los factores positivos para el crecimiento y desarrollo de los intereses marítimos, a través de un Consejo Nacional de Desarrollo Marítimo de forma análoga al Consejo de Seguridad Nacional.

Además, es imprescindible formular una política de Estado, es decir una Política Nacional de Desarrollo Marítimo con una visión de 30 años o más, e integrarla de forma flexible, dinámica y continua al Plan Nacional de Desarrollo en cada sexenio gubernamental, con la finalidad de proporcionar permanencia estructural y alcanzar objetivos a mediano y largo plazo.

Fuentes consultadas

- CESNAV, & CODENAL. (2016). Glosario de Términos Unificados de Seguridad Nacional. México.: Centro de Estudios Superiores Navales, Colegio de Defensa Nacional.
- Corbett, J. S. (1988). *Some Principles of Maritime Strategy*, introduction and notes by Eric J. Grove (Annapolis, Md.: Naval Institute Press), p. xxxvi. Comments attributed to the Times.
- Corbin, J., & Strauss, A. (2015). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*. London, UK: SAGE publications.
- Córdoba, F. G. (2002). *La tesis y el trabajo de tesis: recomendaciones metodológicas para la elaboración de los trabajos de tesis*: Editorial Limusa.
- Creswell, J. W. (2012). *Educational Research: Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative*. Boston, USA: Pearson Education.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th. ed.). Thousand Oaks, USA: SAGE Publications.
- Geoffrey, T. (2007). *Poder Marítimo: Una guía para el siglo XXI*.
- Gorshkov, S. G. (1979). *Sea power of the State*. Great Britain: Pergamon Press Ltd.
- Hernández Sampieri, R., Collado Fernández, C., & Lucio Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación* 5ta Ed. (5ta. ed.). Ciudad de México: Mc Graw Hill.
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of Seapower upon history (1660- 1783)*.
- Mahan, A. T., & Andújar, M. (1901). *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*. El Ferrol España: El Correo Gallego.
- Ortiz, N. (2012). *Apuntes de pruebas de hipótesis para medias*.
- Thiago Cintra, J. (1991). *Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo*. México, D.F.: Centro de Investigación y Seguridad Nacional.
- Vargas Suárez, R. A. (2018). *El Desarrollo Marítimo Mexicano desde la perspectiva de la Seguridad Nacional*. (Doctorado), Universidad Naval, Ciudad de México.

LA POLÍTICA EXTERIOR DE MÉXICO HACIA EL CARIBE ANGLÓFONO. UN INSTRUMENTO PARA LA SEGURIDAD NACIONAL

MEXICAN FOREIGN POLICY TOWARDS THE ANGLOPHONE CARIBBEAN. AN INSTRUMENT FOR NATIONAL SECURITY

Resumen

En este artículo se analiza la política exterior de México hacia el Caribe Anglófono como un instrumento para su Seguridad Nacional, a partir de su reconocida estratégica ubicación geográfica y los diversos retos compartidos. El tema de la seguridad se aborda desde un enfoque ampliado y multidimensional, el cual considera las amenazas tradicionales y las nuevas amenazas. En ese sentido, se realiza un breve examen de los objetivos y características de las relaciones de los gobiernos mexicanos con el Caribe anglófono, en términos de su Seguridad Nacional de 1962 a 2018, así como la cooperación que en materia de seguridad ha desplegado el gobierno mexicano a nivel bilateral y regional. Finalmente, se presentan una serie de conclusiones y recomendaciones, que podrían fortalecer la cooperación o formar parte de una estrategia integral hacia dicha región.

Palabras clave

Frteras, Seguridad Nacional, política exterior y Caribe.

Abstract

This article analyses, the mexican foreign policy towards the english speaking caribbean countries as an instrument for its national security, taking into account its recognized strategic geographic location and the mutually shared challenges. the issue of security is approached from an extended and multidimensional scope, which considers traditional and new threats. in that sense, a brief review of the objectives and characteristics of the relations between the mexican governments and the english speaking caribbean countries from 1962 to 2018 is undertaken, in terms of their national security, as well as the cooperation granted by mexico in this matter at the bilateral and regional level. finally, a series of conclusions and recommendations, which could strengthen cooperation or form part of a comprehensive strategy towards that region are presented.

Keywords

Borders, national security, foreign policy, and the Caribbean.

**EMBAJADOR
GERARDO LOZANO ARREDONDO**

Doctor en Defensa y Seguridad Nacional por el Centro de Estudios Superiores Navales (CES-NAV), en donde también cursó la Maestría en Seguridad Nacional. Cuenta con una Licenciatura en Economía por la Facultad de Estudios Superiores de Acatlán (UNAM). Es miembro del Servicio Exterior Mexicano desde 1981. Durante su carrera diplomática ha ocupado, entre otros cargos: Embajador de México en Jamaica, concurrente ante Bahamas y Embajador de México en Santa Lucía, concurrente ante los gobiernos de Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, San Cristóbal y Nieves. Actualmente se desempeña como Embajador de México en Filipinas, concurrente ante los gobiernos de Islas Marshall, Micronesia y Palau.

Correo electrónico: *gla_sre@yahoo.com.mx*

Artículo recibido el 11 de noviembre de 2018. Aprobado el 11 de diciembre de 2018.

Los errores remanentes son responsabilidad de los autores.

Introducción

A lo largo de la historia, el Mar Caribe ha tenido un importante peso geopolítico, debido a su estratégica ubicación geográfica, fuertemente asociada con la seguridad de la región y los países que la rodean. Desde finales del siglo XIX el visionario estratega e historiador estadounidense Alfred T. Mahan, resaltaría el valor del Caribe desde un punto de vista político y militar, y su importancia vital para el comercio y transporte marítimo, por lo cual aconsejaba la necesidad de tener el control del Golfo de México y del Mar Caribe, como un elemento fundamental para la seguridad de su país (Mahan, 1897).

En el caso de México, diversos estudios académicos y documentos oficiales sitúan y definen al Caribe como «la tercera frontera» del país particularmente a partir del sexenio salinista- y le atribuyen una relevancia particular para su política exterior y para su Seguridad Nacional, en virtud de su posición geográfica como puerta de entrada al Golfo de México y de su cercanía a una zona, en la cual se desarrollan dos de las actividades más importantes para la economía del país, como son la producción de petróleo y la industria turística.

Así mismo, la importancia del Caribe para México está estrechamente relacionada con sus numerosos nexos históricos, políticos, económicos y culturales y con la serie de retos compartidos, los cuales, por su carácter transnacional, pueden afectar la seguridad regional. Entre ellos cabría destacar la vulnerabilidad ante los fenómenos meteorológicos y el cambio climático, la aparición recurrente de pandemias, la lucha contra el crimen organizado y las diferentes acciones que este comprende incluidos el narcotráfico, el tráfico de armas, de personas y el lavado de dinero (García-Muñiz, 2014 y Ezeta, 1991).

La ubicación geográfica del Caribe en la ruta natural de tráfico de droga entre los principales países productores y consumidores, su gran fragmentación territorial, la existencia de múltiples lugares inhabitados y su debilidad institucional -que se refleja en la ausencia de un control efectivo de territorios y mares-, hacen de la región un escenario propicio para la expansión de las actividades criminales (Valbuena, 2011; Bobeá, 2008; y Liriano 2003). Adicionalmente, la regla de anonimato de sus sistemas financieros se convierte en un atractivo para el uso de sus centros offshore para el blanqueo de activos.

Sobre el particular, en ocasión del I Seminario sobre el Caribe, celebrado en 1989 en la Ciudad de México, el Embajador en Misión Especial para Asuntos del Caribe, Héctor Ezeta, afirmaba que, «la relación de México con el Caribe tiene un alto valor estratégico. Nos brinda la oportunidad de fortalecer la concertación regional con países que (...) comparten con nosotros problemas semejantes (...), con estos países es posible armar un sistema de seguridad regional basado en las afinidades políticas y el interés económico mutuo (Ezeta, 1991, p. 11).

Aunque la conciencia del Caribe como frontera de México se remonta al período de independencia, no será sino hasta la administración del Presidente Salinas de Gortari (1988-1994) cuando esta zona geográfica empezará a ganar importancia y relevancia como dimensión de seguridad y defensa del territorio nacional en sus

mares (Muñoz, 2007). Así mismo, a partir de los años setenta, los países del Caribe anglófono adquirieron un mayor peso político y presencia en los organismos internacionales y regionales, por lo que la presencia e influencia en la región es fundamental para la política exterior mexicana.

A este respecto, cabría recordar que los países de la Comunidad del Caribe (CARICOM) tienen como práctica coordinar sus políticas exteriores y actuar en bloque en los organismos regionales e internacionales, a fin de contrarrestar sus debilidades como pequeños estados insulares en desarrollo y hacer valer el número de votos con que cuentan (14), mismos que pueden llevar a definir el sentido de una decisión. En ese sentido, contar con su apoyo en la promoción de iniciativas en foros regionales e internacionales es determinante.

El hecho de que México y los países del Caribe anglófono compartan una serie de retos no significa que estos les afecten de igual manera o que puedan combatirlos con los mismos medios. En el cuadro I se muestran de manera objetiva las grandes diferencias territoriales, poblacionales y económicas entre México y los países caribeños.

Cuadro I

Principales indicadores de México y de los países insulares del Caribe anglófono

País	Superficie (km²)	Población (2015)	PIB (NMIC 2011)	Esperanza de vida	Capital
1 	442	99 923	1.50	76.10	St. John's
2 	13 970	286 834	6.18	74.40	Georgetown
3 	430	284 217	4.80	75.60	St. John's
4 	22 960	398 288	1.765	70.0	Nassau
5 	751	73 162	0.60	NO	Belize
6 	344	106 823	1.16	73.3	St. George
7 	214 960	768 514	3.440	67	Georgetown
8 	18 991	2 871 924	14.30	76.80	Kingston
9 	269	54 288	0.90	NO	Basseterre
10 	389	101 425	0.80	73.10	Kingstown
11 	616	177 206	1.70	75.30	Castries
12 	5 128	1 360 000	20.90	70.60	Puerto España
13 	1 964 375	127 540 423	1 046.00	76.92	Ciudad de México

Fuente: Elaboración propia con datos de la Mancomunidad de Naciones y del Banco Mundial

Al comparar las cifras resulta claro que el nivel de poder que pueden proyectar es diferente y que los recursos con que cuentan para hacer frente a las amenazas a la seguridad no pueden ser comparables. Lo anterior explica la vulnerabilidad de los pequeños Estados insulares ante los fenómenos meteorológicos y su debilidad para hacer frente a las amenazas del crimen organizado. La vecindad geográfica del Caribe y el mayor poder de México imponen a este último una responsabilidad de contribuir al desarrollo, estabilidad y seguridad de la región, pero al mismo tiempo le asignan el derecho de reclamar una mayor influencia en la zona.

La conciencia sobre la vulnerabilidad de los países del Caribe ante las diferentes amenazas que se presentan en la zona y los riesgos que esta situación puede representar para la Seguridad Nacional, han llevado al gobierno mexicano a desplegar diversas acciones de colaboración con la región. Sin embargo, dichas acciones han carecido de la consistencia necesaria para articular una política integral y de largo plazo, que permita una influencia y presencia determinante, así como avanzar en la consolidación de las relaciones con este grupo de países.

A pesar de la innegable importancia de la región para México, aún existe un gran desconocimiento del Caribe anglófono, problema que también es compartido desde la parte caribeña. Cuando se consulta a los mexicanos sobre los países de la región, en general suelen referirse a las grandes Antillas hispanoparlantes y en algunos casos a Jamaica y Haití. Sin embargo, cuando se les pregunta por los demás Estados insulares, muy pocos aciertan a nombrar más de uno, con la excepción, quizás, de Granada, recordada por la invasión que sufrió en 1983.

De igual manera, los estudios en México sobre el Caribe anglófono son escasos. Más aún, si buscamos trabajos que analicen su importancia para la seguridad y los posibles riesgos y amenazas provenientes de esa región que puedan afectar la Seguridad Nacional, se encuentran muy pocas evidencias de trabajos académicos al respecto. En ese sentido, la presente investigación pretende contribuir a profundizar los conocimientos sobre la política exterior de México hacia el Caribe anglófono como un instrumento para la Seguridad Nacional.

Para los objetivos de este ensayo, se entenderá por política exterior el conjunto de decisiones y actuaciones llevadas a cabo por un Estado en sus relaciones exteriores con objetivos concretos, y que tiene como fin velar por los intereses nacionales, incluida la Seguridad Nacional. Así mismo, se partirá de un enfoque multidimensional y ampliado de la seguridad, que trasciende los aspectos tradicionales militares y de defensa.

En virtud de la complejidad que significa realizar un estudio sobre la región del Caribe en su conjunto, se ha considerado conveniente delimitar la investigación a los Estados caribeños insulares que forman parte de la Commonwealth, a saber: Antigua y Barbuda, las Bahamas, Barbados, Dominica, Granada, Jamaica; San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, y Trinidad y Tobago. Si bien otros dos Estados continentales (Belize y Guyana) también pertenecen a la Commonwealth, sus importantes diferencias geográficas y particularidades políticas, culturales y étnicas los distinguen de los pequeños estados insulares.

Se ha decidido acotar el trabajo al periodo comprendido entre 1962 y 2018, que, de conformidad con la literatura consultada, ha sido escasamente investigado, y que además coincide con el inicio del proceso de independencia de los países del Caribe anglófono.

El Gran Caribe: una frontera de México

Desde el punto de vista geopolítico la definición de límites territoriales no es una cuestión menor, ya que su trazo es de gran importancia para la Seguridad Nacional al definir el ámbito de ejercicio de la soberanía de los Estados (Meira, 1997). La

frontera que se crea con dichos límites es al mismo tiempo una manifestación política (Ratzel en Meira, 1997), y un espacio en el que interactúan intereses económicos, fenómenos sociales, identidades colectivas y culturales.

El surgimiento de la visión del Caribe como una de las fronteras de México no es reciente. De acuerdo con Muñoz (2007), Isidro Fabela ya había propuesto participar y cooperar con los países alrededor del *mare nostrum* por los intereses que ahí confluían. Históricamente, señala la autora, el litoral oriental y el Golfo-Caribe: «ha sido un espacio amortiguador y defensivo, así como un ámbito natural de acción, o zona de refugio. Ha sido una frontera geopolítica que ha combinado y combina intereses en los ámbitos de Seguridad Nacional y económico» (Ídem, 2007, p. 555).

Al revisar los discursos y documentos oficiales, el reconocimiento de la pertenencia de México al Caribe, por sus costas y espacio marítimo, es expresado comúnmente. A finales del siglo XX el Presidente Carlos Salinas reconoció formalmente al Caribe como objetivo de la política exterior de México, subrayando la vecindad marítima como una frontera y el papel de México como refuerzo de la misma (Muñoz, 2007). De igual manera, el PND 2013-2018 considera la frontera caribeña como uno de los principales espacios de influencia geopolítica de México, y una región de interés en materia de Seguridad Nacional, con claros beneficios o repercusiones directas para el Estado mexicano (PND 2013-2018, p. 94). Por su parte, el Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018, califica a la frontera caribeña como un área de prioridad estratégica para el país y, «al mismo tiempo, México es una pieza esencial para la estabilidad y la prosperidad de la región. La transnacionalización de actividades ilícitas que vulneran la seguridad y la gobernabilidad en la región es un tema de interés prioritario». (Presidencia 2014 p. 51).

Principales riesgos y amenazas a la seguridad del Caribe anglófono

Como se mencionó anteriormente, México y los países del Caribe comparten una serie de retos, los cuales, por su carácter transnacional, pueden afectar la seguridad regional. Entre estos retos cabría destacar la lucha contra el crimen organizado y las diferentes acciones que este comprende incluidos el narcotráfico, el tráfico de armas y de personas y el lavado de dinero, la vulnerabilidad ante los fenómenos meteorológicos y el cambio climático y la aparición recurrente de pandemias.

Narcotráfico. El narcotráfico constituye una de las principales manifestaciones del crimen transnacional, cuya estructura, operaciones y ganancias generan un efecto catalizador en otras formas de delincuencia. El Caribe insular es considerado un escenario propicio para el tráfico ilícito de drogas, debido a su estratégica ubicación geográfica entre los principales productores y consumidores, así como a la fragmentación de su territorio y la porosidad de sus costas (Valbuena, 2011; Bobea, 2009; Rodríguez Beruff, J., y Cordero, G. 2005; y Liriano, 2003).

De acuerdo con la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE), el Caribe junto con Centroamérica, sigue siendo una importante zona de reexportación de la droga procedente de Sudamérica, destinada a los mercados de América del Norte (JIFE, 2018). La proximidad de ambas rutas de tráfico, aunada

a la adaptabilidad y expansión de la delincuencia organizada, constituyen un peligro latente, ya que los capos de la droga pueden optar por una u otra a fin de evadir la justicia, por lo que la problemática del Caribe en este tema está estrechamente vinculada con la seguridad de México (ver figura I).

Figura 1. Mapa tráfico de drogas en el Caribe



Fuente: The Economist Print edition | The Americas May 24th 2014| PORT OF SPAIN <https://www.economist.com/news/americas/21602680-old-route-regains-popularity-drugs-gangs-full-circle>

Tráfico de armas. Otra expresión del actuar de las organizaciones criminales que constituye una amenaza a la seguridad hemisférica, por su efecto en la operación de los grupos criminales, es el tráfico ilícito de armas de fuego, sus componentes y municiones. Al respecto, la Oficina de las Naciones Unidas para la Droga y el Delito ha documentado que uno de los aceleradores del auge de la criminalidad está relacionado con la facilidad de acceso a armas ligeras por parte de los sectores criminales y de la población en general (ONUDD, 2016).

Por su parte, los países de la CARICOM consideran al tráfico de armas y la violencia que esto genera como una amenaza inmediata a su seguridad, lo que llevó a los líderes a emitir la Declaración de la Comunidad del Caribe sobre Armas Pequeñas y Ligeras¹. Así mismo, durante la Segunda Conferencia de los Estados Parte del Tratado sobre el Comercio de Armas de la ONU, en 2016, la Canciller, Claudia Ruiz Massieu, señaló que «México ha padecido las secuelas del tráfico ilícito de armas como consecuencia de las más de 9,000 armerías que se encuentran en Estados Unidos» y afirmó que «éste no es problema exclusivo de una nación, más

1 Véase <https://caricom.org/media-center/communications/statements-from-caricom-meetingscaricom-declaration-on-small-arms-and-light-weapons-issued-by-the-thirty-se>

bien es hemisférico y mundial». ²

Aunque es evidente que el problema del tráfico de armas a través del Caribe no se origina ni en México ni en los países de la región, ambos se han visto seriamente afectados por este fenómeno, que se refleja en altos índices de violencia. En ese sentido, comparten el objetivo frenar el contrabando de armas que se ponen al alcance de los grupos criminales para la realización de actividades delictivas e incluso para enfrentar al Estado.

Tráfico de personas. El tráfico y trata de personas es un flagelo que afecta la dignidad de la persona, vulnera a la población y genera cadenas perversas de criminalidad a nivel local, regional y global. Este fenómeno no es exclusivo de un país: de hecho, entraña un importante componente transfronterizo, entre 2010 y 2012, casi todos los países del mundo presentaron casos de trata. (ONUDD, 2014).

El Caribe, al igual que México, es una región de origen, destino y tránsito de indocumentados, donde el tráfico ilícito de migrantes hace parte del campo de acción del crimen organizado (Guarnizo, 2011). El endurecimiento de la política migratoria de Estados Unidos ha significado un incremento del fenómeno en la región, favorecido por la extrema debilidad de sus sistemas de justicia y la ausencia de legislaciones adecuadas para su cumplimiento, así como por los grandes beneficios que genera y la demanda externa de fuerza de trabajo (Bobeá, 2009).

Consciente de la gravedad del problema y de la necesidad de fortalecer la cooperación entre México y los países del Caribe anglófono para combatir este fenómeno, el gobierno de México organizó y encabezó la I Cumbre Hemisférica sobre Trata de Personas, en noviembre de 2017.

Lavado de dinero. Las enormes ganancias que generan las actividades ilícitas del crimen organizado precisan de una serie de procesos y operaciones financieras para lograr el blanqueo o legitimación de esos capitales, y evadir la acción de la justicia. La localización geográfica de los países del Caribe, junto con las reglas de anonimato de sus instituciones financieras, otorga un gran atractivo para el uso de sus centros offshore tanto para el lavado de dinero procedente del crimen organizado como de actos de corrupción.

La debilidad institucional de los países del Caribe se refleja de manera clara en el funcionamiento de la «banca offshore que opera fuera del control de la banca central o la fiscalización estatal» (Maingot, 2008, p. 308), lo cual facilita las actividades de lavado de dinero. En sus informes más recientes, instituciones como el Grupo de Acción Financiera Internacional y el Instituto de Basilea sobre Gobernanza, identifican a varios países de la CARICOM en riesgo de ser utilizados por criminales para el lavado de dinero y el financiamiento a grupos terroristas.

Por su parte, el Departamento de Estado de Estados Unidos, en su Informe sobre la Estrategia Internacional de Fiscalización de Estupefacientes 2017, incluye a ocho de los diez países objeto de este estudio (Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Dominica, Jamaica, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, y Trinidad y Tobago) en la lista de las principales jurisdicciones de lavado de dinero (INCSR, 2018a).

Esta información es de suma utilidad para la seguridad de México, ya que, por su

² Véase: <http://www.vertigopolitico.com/articulo/41503/Prioridad-para-Mexico-cerrar-trafico-de-armas-Ruiz-Mas-sieu>. Recuperado el 20 de marzo de 2018.

vecindad geográfica, los servicios financieros de estos países podrían ser utilizados por organizaciones criminales o por funcionarios corruptos para ocultar o lavar dinero. Los riesgos que implica esta situación deberían obligar al gobierno de México a redoblar esfuerzos para lograr acuerdos de intercambio de información financiera con el grupo de países del Caribe anglófono.

Pandemias. En años recientes se ha observado en el Caribe el surgimiento de nuevas pandemias (Chikungunya y Zika) o el resurgimiento de otras que se clasificaban como erradicadas (Dengue y Virus H1N1). Los problemas económicos que enfrentan los países caribeños, aunados a sus deficientes sistemas médicos, tienen como consecuencia una fácil dispersión de estas enfermedades en la región y fuera de ella, lo cual afecta a los países vecinos.

Uno de los retos más importantes que enfrenta la región en materia de salud pública es el SIDA, ya que después del África subsahariana, el Caribe en su conjunto, es la región que más casos presenta a nivel mundial. La Organización Panamericana de la Salud reporta que, a pesar de los importantes avances a nivel mundial en el combate contra las enfermedades, en América Latina y el Caribe las nuevas infecciones no han tenido descensos significativos, e incluso han sufrido un repunte en el 2015 respecto al 2013 y 2014. (OPS, 2016)

Desastres naturales. La región del Caribe tiene una larga historia de desastres naturales originados por diversas amenazas, tales como huracanes, inundaciones, terremotos, erupciones volcánicas, deslizamientos de tierra y sequías. El Índice Global de Riesgo Climático 2018, el cual analiza en qué medida los países se han visto afectados por eventos relacionados con el clima (tormentas, inundaciones, olas de calor, etc.), y muestra de manera clara el grave impacto de los desastres naturales en las economías de los países del Caribe (Germanwatch, 2017).

A pesar de la frecuencia de este tipo de desastres, aún se observan graves debilidades de los gobiernos para prevenir y mitigar sus efectos nocivos. Es por ello que esta es una de las áreas en las que el gobierno mexicano ha brindado mayor asistencia y cooperación al Caribe anglófono, tanto a nivel bilateral como regional (CARICOM y AEC). La importancia de este problema es reconocida en el PND 2013-2018, que establece como uno de sus objetivos ampliar la cooperación con el Caribe frente a retos compartidos como los desastres naturales. (PND, 2013)

La política exterior de México hacia el Caribe anglófono (1962-2018)

Durante el periodo que abarca este ensayo (1962-2018) el mundo ha registrado importantes y vertiginosos cambios. Estas transformaciones se han reflejado en una evolución del concepto de Seguridad Nacional y han influido en la forma en la cual los países y los organismos internacionales la conciben y definen. Para reflejar esta evolución, el presente apartado divide el estudio de la política exterior de México hacia el Caribe en tres partes: la primera abarca el período de la Guerra Fría hasta el desmoronamiento de la Unión Soviética (1962-1989), la segunda a partir de la caída

del Muro de Berlín hasta el 11 de septiembre de 2001, y la tercera inicia con el ataque a las Torres Gemelas y llega hasta nuestros días.

La política exterior de México hacia el Caribe anglófono durante la Guerra Fría

Adolfo López Mateos (1958–1964). Dada la complejidad del entorno internacional, durante este período el gobierno mexicano debió mantener una política exterior basada en el derecho internacional, que le permitiera defender los principios de autodeterminación y no intervención. En ese sentido, México se abstuvo o votó en contra de diversas decisiones y resoluciones adoptadas en las Reuniones de Consulta de la OEA, en las cuales se debatió el tema de la Cuba, incluido el no rompimiento de relaciones con ese país (Ojeda, 1996, p. 35). Así mismo, los graves riesgos que significó para la paz y la seguridad regional e internacional la crisis de los misiles, llevaron a México a otorgar una importancia primordial al tema de la desnuclearización de América Latina como un asunto de Seguridad Nacional.

El sexenio de López Mateos también coincidió con un importante proceso de descolonización a nivel mundial, del cual no estuvo exento el Caribe anglófono. A pesar del apoyo a los movimientos de descolonización, en este período, y prácticamente durante toda la década de los 60, las relaciones entre México (al igual que otros países de América Latina) y el Caribe anglófono se caracterizaron por la indiferencia y suspicacia mutuas, así como por un desconocimiento recíproco (Serbin, 1997). Las disputas territoriales y las innegables diferencias étnicas, culturales y lingüísticas, así como las enormes desigualdades –principalmente de extensión territorial, demográfica y económica– contribuyeron a este ambiente de desconfianza. Se puede decir que durante esta administración los vínculos de México con el Caribe se circunscribieron al Caribe hispanoparlante.

Gustavo Díaz Ordaz (1964–1970). El Presidente Díaz Ordaz tuvo una discreta actuación a nivel internacional también basada en los principios de no intervención y el derecho a la autodeterminación. Tal vez una excepción fue el impulso al tema del desarme y la desnuclearización en América Latina que, si bien no fue iniciativa suya, tuvo el mérito de dar seguimiento a la labor iniciada por López Mateos y lograr la adopción del Tratado para la Proscripción de Armas Nucleares en América Latina y el Caribe (Tratado de Tlatelolco) y la creación del Organismo para la Proscripción de las Armas Nucleares en América Latina (SRE, 1968, p. 64), uno de los principales logros de la diplomacia multilateral mexicana en materia de seguridad.

A nivel bilateral, a diferencia de la administración anterior, se realizaron algunas acciones en el Caribe anglófono que, aunque esporádicas, permitieron avanzar en la construcción de las relaciones de México con la región. Entre ellas, cabe destacar el establecimiento de relaciones diplomáticas con Jamaica y con Trinidad y Tobago en 1966 y la apertura de la embajada de México en Kingston en 1967, la primera representación diplomática en el Caribe anglófono.

Luis Echeverría Álvarez (1970 - 1976). A diferencia del gobierno anterior, una de las principales características de la política exterior de México de la administra-

ción del Presidente Echeverría fue la activa diplomacia de contactos personales con dirigentes extranjeros y su empeño por colocarse en la vanguardia de las reivindicaciones de los países en vías de desarrollo (Seara Vázquez, 1983).

Entre las iniciativas promovidas por el mandatario mexicano a nivel internacional, destaca, sin duda, la propuesta de adoptar una Carta de Deberes y Derechos Económicos de los Estados, que buscaba alcanzar una mayor justicia e igualdad entre los países y la promoción de un nuevo orden económico internacional. El impulso dado a esta iniciativa y la búsqueda de la anhelada diversificación de las relaciones exteriores se convirtieron en el eje de su política exterior. En ese sexenio, casi se duplicó el número de países con los que México mantenía relaciones diplomáticas, al pasar de 67 a 129, incluidos los países en desarrollo recién independizados del Caribe, como Barbados, Bahamas y Granada.

Respecto de América Latina y el Caribe, el Presidente Echeverría consideraba que las acciones y políticas de la región habían resultado insuficientes promover el desarrollo, por lo que proponía avanzar en el proceso de integración económica y el establecimiento de empresas multinacionales que pudieran aprovechar conocimientos y materias primas de la región (SRE, 1974). Sin duda, la política exterior del Presidente Echeverría marcaría una nueva etapa de las relaciones entre México y los países recién independizados del Caribe anglófono.

Con ese objetivo en mente, México promovió el establecimiento del Sistema Económico Latinoamericano (SELA), el cual tenía como principales objetivos: «auspiciar la formación y el fortalecimiento de empresas multinacionales latinoamericanas» y «diseñar y reformar mecanismos y formas de asociación que permitan» ... «obtener precios remunerativos para los productos básicos y manufacturados.» (SRE, 1978, p. 301). Mediante la creación de este organismo de cooperación se buscó crear una mayor confianza entre los países latinoamericanos y caribeños, que hasta entonces se habían mantenido alejados y confrontados por problemas de delimitación fronteriza.

En este contexto, se impulsó la creación de la Empresa Naviera Multinacional del Caribe, a fin de atender los problemas de conectividad entre los países de la región, una de las principales limitantes a su desarrollo e integración económica (SRE, 1977). Otra de las iniciativas impulsadas por Echeverría fue la creación del Grupo de Países Latinoamericanos y del Caribe Exportadores de Azúcar, como «mecanismo de consulta y coordinación sobre cuestiones relativas a la producción y comercialización del azúcar» (SRE. 1978a, p. 316).

En el plano bilateral, el Presidente Echeverría realizó una visita de Estado a Jamaica en julio de 1974 y otra a Trinidad y Tobago en 1975, las primeras de un Mandatario mexicano a países del Caribe anglófono. En las cuales se adoptaron una serie de acuerdos de cooperación. Así mismo, se acordó la creación de la Comisión Mixta México - CARICOM para promover y coordinar la cooperación.

Una evaluación general de la política exterior de México hacia el Caribe anglófono durante esta administración, permite identificar avances sustantivos. Aunque en los documentos de la época no se encuentran referencias expresas de que la política exterior estuvo orientada a fortalecer la seguridad del país, en su sentido tradicional, no se puede negar que las acciones desplegadas a nivel en los planos bilateral y regional estuvieron estrechamente vinculadas al logro de los intereses nacionales, como son la

defensa de los principios de no intervención, la libre autodeterminación de los pueblos y la cooperación para el desarrollo, conjuntamente con la preservación de la paz y la seguridad.

José López Portillo (1976-1982). En la política exterior del Presidente López Portillo se aprecian dos etapas claramente diferenciadas, mismas que se reflejaron en el nivel de actividad internacional de México. En la primera, la política exterior se vio beneficiada por una favorable coyuntura económica, producto del descubrimiento de importantes yacimientos petroleros y de altos precios internacionales del energético (Solana, 1994), la cual permitió dar continuidad a los esfuerzos del gobierno anterior para desplegar una diplomacia activa y tener una mayor presencia e influencia en América Latina y el Caribe. En contraposición, a finales de la administración se produjo un debilitamiento de los precios del petróleo que, combinado con una abultada deuda externa y un alza notable en las tasas de interés internacionales (de 6% a 20%) provocaron una crisis financiera en México (Ídem).

Una de las iniciativas más importantes de colaboración de la administración del Presidente López Portillo, fue el Acuerdo de San José, creado en agosto de 1980 por los gobiernos de México y Venezuela. Este acuerdo constituyó el primer mecanismo institucional de cooperación financiera con el Caribe, mediante el cual garantizaba a los países beneficiarios el suministro de petróleo en condiciones preferenciales (Cámara de Diputados, 2006c). Adicionalmente, el gobierno de México decide participar en 1982, en el Banco de Desarrollo del Caribe (BDC) y convertirse en miembro no prestatario, con una contribución de 16 millones de dólares a su capital accionario (Granguillhome, 1991 y Nicholls, 1992).

Durante esta administración, se efectuó, en octubre de 1980, la Primera Reunión de la Comisión Mixta México-CARICOM en Barbados, seis años después de su creación y como resultado de la misma se adoptaron diversos proyectos de cooperación. Así mismo, en este periodo se acuerda establecer relaciones diplomáticas con Dominica y Santa Lucía, y en 1979 se decide abrir una representación diplomática en Puerto España, Trinidad y Tobago. Estas acciones se enmarcaron en el objetivo de incrementar la presencia e influencia mexicana en una región estratégica para la seguridad, a la luz de la situación en Cuba y de los movimientos revolucionarios en Centroamérica.

Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988). Pocos gobernantes en el México contemporáneo han tenido que asumir las riendas del poder en un contexto con tan poco margen de maniobra: En el plano interno, el país enfrentaba una aguda crisis económica y financiera, originada por el descenso del precio del petróleo, una elevadísima deuda externa, inflación y contracción económica (Seara, 1983) que condicionaba las decisiones de gobierno; a nivel externo, el mundo era escenario de algunas de las batallas decisivas de la Guerra Fría, como los conflictos regionales de Camboya, Afganistán, Líbano y Centroamérica. (Sepúlveda, 1984)

Durante este periodo, el Caribe anglófono también presentaba situaciones de gran preocupación: aprovechando un golpe de Estado por parte de la extrema izquierda, en el que se detuvo y posteriormente asesinó a Maurice Bishop, el 23 de octubre de 1983, Estados Unidos con el apoyo de algunos países miembros de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS), invadieron Granada.

El argumento central era proteger la vida de un grupo de estudiantes de medicina estadounidenses que radicaban en la isla.

Con base en los principios de derecho internacional, el gobierno de México censuró tanto en el seno de la OEA como de la ONU la intervención militar y exigió el respeto a la soberanía de los Estados, la no intervención y la autodeterminación de los pueblos.³ Detrás de esta condena se encontraba la defensa del interés nacional mexicano, en previsión de que un evento de esta naturaleza pudiera producirse en Centroamérica y afectar los esfuerzos de pacificación del Grupo de Contadora.

Sin duda, durante este período Centroamérica constituyó una de las prioridades de la política exterior de México, en donde la promoción de la paz y el rechazo a la intervención extranjera no sólo resultaba una cuestión de principio, sino un mecanismo práctico para defender la soberanía y la Seguridad Nacional. En este sentido, las iniciativas y gestiones relacionadas con el Grupo de Contadora terminaron «siendo la pieza de política exterior más definitiva y dinámica del gobierno del Presidente de la Madrid» (Solana, 1994, p. 550).

Durante su gestión, el Presidente de la Madrid tuvo muy escasos acercamientos personales a los países del Caribe anglófono. De hecho, la única visita de Estado a la región fue a Jamaica en agosto de 1987 para asistir en calidad de invitado especial a las actividades conmemorativas del XXV Aniversario de la independencia de la isla, en la cual aprovecho para solicitar y obtener el apoyo de Jamaica a los esfuerzos del Grupo de Contadora.

La política exterior de México hacia el Caribe al final de la Guerra Fría

El fin de la Guerra Fría generó una visión optimista sobre el futuro de la seguridad internacional, al dejar de existir uno de los focos de tensión en la confrontación Este-Oeste. La sustitución del orden bipolar basado en la amenaza de la destrucción nuclear por un esquema multipolar y con una diversidad de actores, propició un amplio debate, sobre la necesidad de reconceptualizar la seguridad internacional y modificar diversos paradigmas. Como resultado de los debates, emergió una corriente de pensamiento que proponía ampliar la agenda de seguridad para incorporar nuevos temas, como la protección del medio ambiente, desastres naturales, pobreza, tráfico de droga y armas y pandemias, entre otros.

De manera paralela, se había empezado a producir, con una gran rapidez, una serie de cambios en el escenario internacional, mismos que se reflejaron en el fenómeno de la globalización y un importante aumento de la interdependencia entre los países. La política exterior de México no podía mantenerse ajena a estos cambios, lo cual, como se verá más adelante, se reflejó en los planes y programas de las siguientes Administraciones.

Carlos Salinas de Gortari (1988-1994). Ante este escenario, el Plan Nacional de Desarrollo presentado por el Presidente Salinas, reconoció que, como resultado de la globalización, México se encuentra interrelacionado con las demás naciones y los cambios en una parte del mundo o en un área de la vida internacional tienen efectos

³ Archivo Histórico SRE. Exp. III-6919-2 (I parte) s/f.

directos en la vida interna de todos los demás, por lo que las transformaciones a nivel político, económico y social eran indispensables e inevitables (PND 1988-1994).

Al respecto, planteó como uno de sus objetivos fundamentales defender la soberanía y preservar los intereses de México en el mundo (Senado, 2010. p. 371), para lo cual, asignó una importancia especial al reforzamiento del diálogo con los países con los que México tiene frontera, citando a Belice, los Estados Unidos y Guatemala, además de Cuba «donde hacen frontera nuestros mares patrimoniales» (Cámara de Diputados, 2006e, p. 32). Llama la atención que no se incorporara en esta categoría a la «tercera frontera», aunque esta omisión se fue modificando conforme avanzó la administración, mediante diversas iniciativas y encuentros al más alto nivel, para promover un mayor acercamiento al Caribe anglófono.

En ese sentido, en 1988 el Mandatario mexicano recibió al Primer Ministro de Jamaica, Michael Manley y, en reciprocidad, en 1989 realizó una visita oficial a Jamaica, en la cual se adoptaron diversos proyectos de cooperación y se formalizó la participación de México como observador en la Comunidad del Caribe, «nuestra tercera frontera» (Ídem, p. 96). Así mismo, en este período México participó activamente en la conformación de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), la cual tiene entre sus principales funciones fortalecer la cooperación entre los países de la región, incluida la seguridad.

A nivel de la Administración Pública, se crea en la Secretaría de Relaciones Exteriores una Subsecretaría encargada de América Latina y el Caribe, a fin de brindar una mejor atención a esta región y con objeto de atender a los países del Caribe anglófono en los que México no tenía una Embajada residente, en 1989 se estableció la figura de Embajador en misión especial para asuntos del Caribe. Con el propósito de profundizar en el conocimiento del Caribe y su significado para la política exterior, la Cancillería organizó dos seminarios -1989 y 1990-, con la participación de académicos, diplomáticos y otros funcionarios de México y el Caribe.

Ernesto Zedillo Ponce de León (1995-2000). En este sexenio la política exterior de México estuvo marcada por una serie de crisis -simultáneas o sucesivas- que afectaron al país durante los años noventa (Garza Elizondo, 2002). Con respecto al Caribe, el Plan Nacional de Desarrollo de Zedillo reconoce que «la Seguridad Nacional y las capacidades económicas y culturales de México dependen de la ampliación de las alianzas estratégicas con las naciones de Centroamérica y el Caribe» (Ídem, p. 403), para lo cual sería necesario avanzar en la integración comercial, intensificar las consultas políticas y promover una mayor cooperación en áreas de interés común.

En ese mismo sentido, en su primer informe de labores, el mandatario se refirió al Caribe como una región de interés especial para México, al constituir una frontera marítima con la cual, si bien el país había tenido cierta actividad, «ésta no ha sido de manera consistente, por lo que habría que revertir la tendencia de participación esporádica por un acercamiento más sistemático y sostenido hacia las naciones de la zona» (Cámara de Diputados, 2006f).

Durante este período México buscó mantener una presencia relativamente activa en el Caribe, participando en diversas reuniones regionales y promoviendo encuentros de alto nivel con otros mandatarios. Al respecto, destacan los encuentros del

Presidente Zedillo con sus homólogos de Guyana, Jamaica, Trinidad y Tobago en diciembre de 1994, en el marco de la Cumbre de las Américas y la Reunión de Jefes de Estado y de Gobierno de la AEC en agosto de 1995.

A nivel estrictamente bilateral, una de las reuniones más destacadas del mandatario mexicano se dio con la visita oficial a México del Primer Ministro de Trinidad y Tobago, Basdeo Panday, en enero de 1998: fue la primera de un mandatario trinitense al país. La agenda de trabajo de la reunión dio un peso significativo a los temas de seguridad y como resultado, se suscribieron cuatro instrumentos de colaboración, incluido un convenio en Materia de Combate al Tráfico Ilícito, Abuso de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas y Delitos Conexos. Este es el segundo instrumento bilateral que México ha suscrito con los países del Caribe anglófono en el área del combate al tráfico de droga, toda vez que el primero fue suscrito con Jamaica en 1991.

Al final de la administración, en su sexto informe de labores, el Presidente Zedillo habría de señalar que, con los países del Caribe, nuestra tercera frontera, México logró ampliar el diálogo y los vínculos de cooperación, particularmente en las áreas científico-tecnológica, educativo-cultural, combate al narcotráfico, energía, salud y desarrollo social (Cámara de Diputados, 2006f).

La política exterior de México hacia el Caribe anglófono posterior al 11 de septiembre de 2001

Vicente Fox Quesada (2000-2006). El Presidente Fox inició su mandato en un contexto alentador y un escenario internacional propicio, gracias al clima favorable de la posguerra fría, y el capital político de la alternancia. Durante su administración, decidió reestructurar la política exterior de México y plantear nuevos criterios para vincularse con el mundo. De esa forma, se impulsaron temas como la promoción de la democracia y los derechos humanos, la participación de México en el Consejo de Seguridad y en Operaciones de Mantenimiento de la Paz (Sotomayor, 2008).

En los primeros años de la administración se realizaron importantes esfuerzos de acercamiento a los países de la Comunidad del Caribe, los cuales generalmente tuvieron lugar en el marco de foros regionales e internacionales y en la búsqueda de intereses coyunturales. En este sentido, destaca la participación del Presidente Fox en la XXII Cumbre de Jefes de Gobierno de la CARICOM, en Bahamas en julio de 2001, con el objetivo de incrementar la presencia de México en la región y dar un impulso renovado a la relación, así como promover la candidatura al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Sin duda, en esta visita se registró el más serio intento de la política exterior mexicana por insertar el tema de seguridad en la agenda de relaciones con los países del Caribe anglófono. Cabe destacar que el mandatario mexicano estuvo acompañado por su consejero para la Seguridad Nacional, Adolfo Aguilar Zinser y el Director del Instituto Nacional de Seguridad Pública, Jaime Sepúlveda, quienes tuvieron una destacada participación en el evento y presentaron diversas propuestas puntuales de cooperación.

Aguilar Zinser, propuso el establecimiento de un mecanismo de consultas for-

males con la CARICOM, que tendría el doble propósito de hacer compatibles las estrategias de combate al narcotráfico y al crimen organizado, y definir tareas específicas de cooperación en el corto plazo. En ese sentido, se identificaron seis áreas de colaboración: intercambio de información y de inteligencia, cooperación en materia de lavado de dinero y de combate a la corrupción, reforma al sistema penitenciario, identificación de rutas de tránsito del narcotráfico y el fomento de una cultura de la prevención. Desafortunadamente, la iniciativa no prosperó.

Por otra parte, en el marco de la cumbre, el Presidente Fox tuvo la oportunidad de sostener encuentros bilaterales con su homólogo de Guyana y con los primeros ministros de Bahamas, Jamaica, y Trinidad y Tobago (SRE, 2001), en los cuales se discutieron diversos asuntos de interés bilateral, como la candidatura de México al Consejo de Seguridad, y se recibieron numerosas solicitudes de asistencia para proyectos de infraestructura.

Dos años después de la visita del Presidente Fox, otro asunto de interés especial para México generó un nuevo activismo en el Caribe anglófono, a saber, la aspiración del secretario Luis Ernesto Derbez de ocupar la Secretaría General de la OEA. En el marco de su campaña, el Canciller Derbez se reunió en varias oportunidades con los ministros de asuntos exteriores de la CARICOM para solicitar su apoyo y ofrecer asistencia a proyectos de interés para los países caribeños. A pesar de los importantes esfuerzos, la candidatura no prosperó. Existen varias versiones de la derrota, pero en todas ellas la variable Caribe está presente.

Independientemente de lo anterior, las acciones derivadas de las visitas del Presidente Fox y el Canciller Derbez permitieron impulsar la cooperación y dar dinamismo a las relaciones con los países de la región. Asimismo, quedó de manifiesto la necesidad de una mayor presencia en el Caribe anglófono, en particular con los pequeños países miembros de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS). Lo anterior se materializó con la apertura, en 2005, de la Embajada en Santa Lucía, responsable de atender los intereses de México ante los gobiernos de Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía y, San Vicente y las Granadinas.

Paralelamente, México mantuvo una activa participación en otros foros caribeños, particularmente en la Asociación de Estados del Caribe (AEC), en donde se continuó el impulso a las iniciativas de cooperación propuestas por el país, como el desarrollo sustentable de la región y el fomento al turismo y al transporte interregional. (Cámara de Diputados, 2006g).

Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012). El Plan Nacional de Desarrollo presentado por el Presidente Calderón asigna a la seguridad fronteriza y la cooperación internacional u papel central en el logro de la Seguridad Nacional, al reconocer los riesgos que enfrentan las fronteras, mares y costas del país en la ruta para la acción de los criminales, por lo que propone su reordenamiento para hacer de ellas lugares más prósperos y ordenados. En ese sentido, señaló que «las fronteras deben ser puertas para el desarrollo, no para la delincuencia.» (PND 2007-2012, p. 58)

El citado instrumento reafirma también la prioridad de la región de América Latina y el Caribe, en virtud de su cercanía geográfica y afinidades, y de los retos y aspiraciones comunes. Asimismo, al reconocer que México tiene en el Caribe su tercera frontera (adoptando el término acuñado por el Presidente Carlos Salinas), el

Plan establece como objetivo aprovechar las oportunidades que representan los países que forman parte de la Comunidad del Caribe, tanto por su potencial económico como «por el alto nivel de coordinación y concertación política que han alcanzado en foros multilaterales.» (Ídem p. 303).

Durante esta administración, la cooperación bilateral y regional, continuó siendo una constante y el pilar central de la política exterior de México hacia el Caribe anglófono, buscando consolidar una mayor presencia e influencia política en el área. En estas tareas los temas de seguridad tuvieron una prioridad, a partir del reconocimiento de que en la zona confluyen rutas de comercio internacional, migración indocumentada y tráfico de drogas, y en donde se presentan desastres naturales y problemas de salud pública similares a los de nuestro país (SRE, 2007).

Fueron varias las acciones que desarrolló el gobierno de México para el logro de los objetivos antes descritos, como la participación del Presidente en la Cumbre Regional sobre Drogas Ilícitas, Seguridad y Cooperación, celebrada en Cartagena en agosto de 2008, en la cual, a iniciativa de México, se adoptó un Plan de Acción en la materia; la organización de la XVII Conferencia Internacional sobre el VIH/SIDA, en la Ciudad de México en agosto del mismo año (SRE, 2009); y la iniciativa para institucionalizar las reuniones a nivel Cumbre entre México y la CARICOM, como mecanismo de diálogo y concertación al más alto nivel.

Este último foro, permitió ampliar la cooperación de México con la región en diversos ámbitos, incluida la seguridad (SRE, 2011). Durante esta administración se celebraron las dos primeras cumbres: en Cancún, México, en 2010, y en Bridgetown, Barbados, en 2012, durante las cuales se aprobaron iniciativas en las áreas de atención y prevención de desastres naturales, salud y asistencia técnica en materia de seguridad. (SRE, 2011)

Otra de las acciones que apuntaban a fortalecer el diálogo y la presencia de México en el Caribe anglófono, fue el establecimiento en 2011 del Fondo de infraestructura para los países de Mesoamérica y el Caribe, conocido como Fondo Yucatán, con una aportación inicial de 160 millones de dólares, cuyo objetivo es contribuir al desarrollo económico, social e institucional de ambas regiones, a través del apoyo financiero a proyectos de infraestructura, asistencia técnica e intercambio comercial de bienes y servicios relacionados con la infraestructura (SRE, 2012). De igual manera, en 2009 se abrió la Embajada de México en Guyana lo cual, además de facilitar el diálogo político con el gobierno guyanés, permitió un contacto más estrecho con el Secretariado de la CARICOM, con sede en Georgetown.

En el mismo plano regional, México continuó participando activamente en las reuniones de la AEC, el SELA y la OEA, en las cuales también procuró el diálogo con los países caribeños e impulsar iniciativas en materia de lucha contra el terrorismo, delincuencia organizada y tráfico de armas, entre otras. En este contexto cabe destacar, el impulso al Plan de Seguridad Hemisférica aprobado por la OEA.

A la luz de lo anterior, se puede señalar que, durante este periodo se dio un renovado impulso a la cooperación tanto bilateral como regional, tratando no sólo de dar seguimiento y continuidad a compromisos adoptados previamente por el gobierno de México, sino también a la identificación de nuevas iniciativas de impacto que favorecieran la imagen de México en el área.

Enrique Peña Nieto (2013-2018). Desde un principio de su gobierno, el Presidente Peña Nieto impulsó una serie de importantes cambios a nivel interno (el conjunto de reformas constitucionales) llevaron al mundo a hablar del «momento mexicano». Las bases de estos cambios se delinearon en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, documento en el cual se establece también, como una de las metas nacionales, hacer de México un actor con responsabilidad global, es decir, un país solidario con el resto del mundo y comprometido con las grandes causas de la humanidad (PND 2013-2018).

El Plan reconoce la ubicación geográfica del país y su pertenencia múltiple como importantes ventajas para fortalecer la presencia y proyección de México en el exterior. Por su cercanía geográfica, América Latina y el Caribe son señalados como el principal espacio de influencia geopolítica de México y su importancia para la seguridad nacional es puesta de manifiesto con la siguiente aseveración: «a lo largo de la historia ha quedado claro que la estabilidad y prosperidad de esta región tiene beneficios o repercusiones directas para México, razón por la cual nuestro compromiso en este ámbito es ineludible» (PND 2013-2018, p. 65).

En este sentido, el Gobierno mexicano mantuvo una activa participación en los organismos, mecanismos y foros regionales de América Latina y el Caribe, buscando aprovechar esos espacios para promover e impulsar sus intereses. La Cumbre México - CARICOM y la AEC constituyeron los principales espacios de interlocución política y de cooperación con los países caribeños.

Respecto de este último organismo, desde el inicio de esa administración, México asumió un compromiso decidido en favor del fortalecimiento de la AEC. En 2013, el canciller Meade presidió el Consejo de Ministros de la Asociación y durante su gestión presentó un programa de trabajo para impulsar la implementación de iniciativas aprobadas desde hacía varios años, incluido un Acuerdo de Cooperación en materia de Desastres Naturales, el cual permitirá a la región contar con una base jurídica para acelerar la cooperación en la materia. (SRE, 2013)

En consonancia con los compromisos en favor de la Asociación, México hospedó la VI Cumbre de la AEC, en Mérida, en abril de 2014, en cuyo marco presentó cuatro proyectos de cooperación, entre los que destacan la integración de una plataforma de información territorial del Caribe como una herramienta tecnológica en materia de gestión de riesgo y protección civil. (SRE, 2015) Estos proyectos permitirán reforzar las capacidades de los países caribeños para prevenir y atender el creciente número de fenómenos naturales se presentan anualmente a la región y constituyen una amenaza para su seguridad.

Con la Comunidad del Caribe, México buscó dar continuidad a los esfuerzos iniciados por el Presidente Calderón para fortalecer su presencia en la región y mostrar el interés permanente del gobierno mexicano en sus relaciones de amistad y cooperación con los países que conforman su tercera frontera. De esta manera, en abril de 2014, hospedó la III Cumbre México-CARICOM, en la cual se comprometió a apoyar financieramente la Facilidad de Seguro contra el Riesgo Catastrófico del Caribe. Posteriormente, en octubre de 2017, se celebró en Belice la IV Cumbre México-CARICOM, en la cual los líderes acordaron impulsar la cooperación en temas de interés común, incluida la salud. Cabe recordar que en ese año los países del Caribe se vieron afectados por diversas pandemias, incluidas el dengue y la chikungunya.

Así mismo, en respuesta a los recientes fenómenos naturales que afectaron a la región (los huracanes Harvey, Irma y María), se acordó impulsar una Estrategia de Gestión de Riesgos de Desastres, con el objetivo de fortalecer las capacidades de prevención y recuperación de los países caribeños.

Otro de los esfuerzos del gobierno mexicano durante este período para estrechar los vínculos con los países del Caribe anglófono, en particular con aquellos que no tienen representación diplomática en México, fue establecer una Oficina de Embajadores Concurrentes en las instalaciones de la Torre Tlatelolco (SRE, 2016). Este espacio facilitará las labores de los funcionarios caribeños cuando se encuentren de visita en el país, y se espera que pueda incentivar una mayor presencia de los países de la Comunidad del Caribe en México.

En suma, se puede observar que, como actor con responsabilidad global, durante esta administración la política exterior de México en el Caribe se ha esforzado por atender y adaptarse a las nuevas realidades y necesidades de la agenda regional. Los programas y acciones adoptados en las Cumbres AEC y CARICOM han permitido avanzar en el establecimiento de una relación de largo plazo, basada en el entendimiento mutuo y la voluntad de dar solución a problemas compartidos. En este esfuerzo, el Fondo Yucatán, ha jugado un papel fundamental en la financiación de varios de los proyectos emblemáticos en la historia de las relaciones con la Comunidad del Caribe.

Conclusiones

Desde los primeros años de vida independiente de los países del Caribe anglófono, y pese a algunos altibajos, los diferentes gobiernos mexicanos han buscado construir una presencia e influencia en la región, a la cual se le asigna una importancia especial para la Seguridad Nacional. Si bien no se puede negar que, en esta labor, la política exterior ha sido utilizada como un instrumento para el logro de la seguridad, en su sentido ampliado, también se debe reconocer que aún existe un amplio margen de acción.

No obstante, la construcción de una relación de amistad y cooperación con el Caribe anglófono ha sido un proceso complejo en el que pueden distinguirse claramente, momentos de gran activismo y acercamiento, no siempre desprovistos de un interés coyuntural; seguidos de periodos de ausencia, en los que en la relación predominó el trabajo de las embajadas y los contactos en el seno de organismos regionales e internacionales. Aunque esta forma de actuar responde a la necesidad de responder efectiva y estratégicamente ante situaciones excepcionales que se presentan en la relación entre los Estados, también es cierto que dificulta generar la confianza y certidumbre a largo plazo.

Es importante reconocer que, durante las administraciones de los presidentes Felipe Caderón y Enrique Peña Nieto, el gobierno mexicano ha realizado serios esfuerzos de acercamiento, dialogo político y cooperación a la región con una visión de largo plazo: la celebración periódica de reuniones a nivel Cumbre México - CARICOM y la Estrategia de Cooperación Financiera para los Países de Mesoamérica y el Caribe (Acuerdo de Yucatán) han sido, sin duda, dos instrumentos

de la política exterior que han favorecido este esfuerzo.

Los resultados de la investigación muestran que si bien, los riesgos y amenazas que se presentan en los países del Caribe anglófono no constituyen, en este momento, un peligro real para la seguridad de México, ello no implica que en el futuro esta situación no se modifique, y que los problemas en esa región puedan convertirse en un riesgo. En este contexto, la acción diplomática, tanto a nivel bilateral como regional, está llamada a jugar un papel central para su oportuna detección y atención.

A pesar de la innegable importancia de la región para México, aún existe en el país un gran desconocimiento de la Comunidad del Caribe, problema que también es compartido desde la parte caribeña. Uno de los fundamentos de las relaciones de amistad y cooperación entre las naciones es el conocimiento mutuo: contar con información fidedigna de la contraparte, sus principales retos, fortalezas y debilidades, permite actuar con mayor certeza y obtener beneficios de la relación. Lo contrario puede dar lugar a malas interpretaciones o a la adopción de políticas o decisiones erróneas.

En términos de la política exterior de México, la colaboración y apoyo del Caribe anglófono en los foros regionales e internacionales es ampliamente valorada, en virtud del liderazgo internacional de algunos de sus miembros y del peso específico que como grupo tienen en la adopción de decisiones, particularmente en los organismos regionales. Esta situación ha sido una de las principales motivaciones para el acercamiento político de México a la región, en la búsqueda de apoyo para distintas candidaturas a organismos internacionales, lo cual ha generado un sentimiento de que la relación de México con la región se basa en intereses coyunturales.

Si bien las acciones realizadas en el marco de la CARICOM y de la AEC han ayudado a modificar esta percepción, parecería necesario que el trabajo a nivel regional se refuerce por medio de acciones bilaterales al más alto nivel (visitas de Estado). Al respecto cabría señalar que la investigación ha mostrado como las visitas de Estado, como instrumento para fortalecer la presencia e imagen de la región, ha sido escasamente utilizado, pues la última visita se efectuó en julio de 1990, hace casi 30 años. Aunque se reconoce que ha habido otros canales de comunicación a través de encuentros en el marco de reuniones regionales e internacionales, no parece que estos puedan sustituir una visita de Estado.

Los poco más de 50 años de relaciones diplomáticas con el Caribe anglófono también han permitido crear un marco jurídico que, aunque incipiente, ha sentado las bases para la cooperación en áreas de interés común. Dichos instrumentos, sumados a las reuniones bilaterales y regionales y a la apertura de nuevas embajadas (Santa Lucía y Guyana), han permitido avanzar en una mayor presencia en la región. Sin embargo, aún existe un amplio margen de acción para avanzar en la institucionalización y consolidación de las relaciones con este grupo de países.

A la luz de lo anterior, uno de los retos más importantes de la política exterior de México hacia el Caribe anglófono es no sólo lograr responder de manera efectiva y oportuna a las situaciones coyunturales, sino también tener la visión y determinación de construir relaciones sólidas, basadas en acuerdos institucionales que trasciendan gobiernos y permitan generar la confianza y certidumbre necesarias, en el mediano y largo plazo, que garanticen un beneficio mutuo.

Recomendaciones

A partir de las conclusiones a las que se ha llegado, se puede señalar que el potencial para fortalecer y consolidar la presencia e influencia de México en esa región estratégica para la Seguridad Nacional es amplio. En ese sentido, resulta conveniente avanzar en el diseño de una estrategia integral y de largo plazo hacia el Caribe, con objeto de prever de manera oportuna eventuales riesgos y amenazas, hacer más eficiente la utilización de los limitados recursos humanos, técnicos y financieros de la cooperación que brinda México al Caribe y fortalecer el impacto de futuras acciones y programas de la diplomacia mexicana.

Como se ha mencionado, una de las principales debilidades de México en sus relaciones con el Caribe anglófono es el desconocimiento de la región. En ese sentido, es de gran importancia realizar un análisis a profundidad de la política exterior de México hacia el Caribe. Los resultados de este ejercicio podrían ser el punto de partida para sugerir los ajustes que se consideran indispensables para avanzar en el fortalecimiento de la presencia e influencia de México en la región, incluidas las áreas de seguridad.

Sin duda, uno de los elementos más importante a considerar en este proceso es el de eficiencia; es decir, cuál de los diferentes cambios o alternativas permitirá alcanzar los mejores resultados posibles y maximizar el impacto de los esfuerzos de cooperación que realiza el gobierno mexicano en el Caribe a futuro. Este impacto podría ser evaluado en términos del uso de los recursos humanos, financieros y técnicos, así como de su efecto en la presencia, influencia e imagen de México.

Cualesquiera que sean las medidas que se decida implementar, será necesaria una participación que vaya más allá de la simple acción diplomática, ya que el carácter multidimensional de la seguridad implica que la cooperación requiera del concurso de varios actores y sectores, tanto de las instituciones de gobierno como de la iniciativa privada e incluso de instituciones educativas. Respecto de este último actor, la experiencia de trabajo con el Caribe anglófono muestra que una de las principales limitantes para lograr una mayor eficiencia en la cooperación es el tema del idioma. En ese sentido, la enseñanza del español, como parte de la colaboración en esa región, es fundamental.

La ampliación del andamiaje jurídico es también un elemento clave para el fortalecimiento de la cooperación en temas de interés con la región. El número de acuerdos en temas relacionados con la seguridad dista mucho de corresponder a la problemática que vive la región. De especial manera, los temas de lavado de dinero y de lucha contra el tráfico de drogas deberían de tener prioridad. Un esquema que ha sido exitoso en la colaboración con los países centroamericanos, y que podría ser de utilidad en el Caribe, es el establecimiento de Grupos de Alto Nivel sobre Seguridad (GANSEG), o bien la creación de un grupo de atención y seguimiento sobre seguridad regional.

Finalmente, la apertura de otra agregaduría militar o naval fortalecería la comunicación y cooperación con las autoridades directamente responsables de los principales temas de seguridad. De igual manera, se sugiere considerar la apertura de al menos dos nuevas embajadas residentes en países clave de la región (Bahamas

y Barbados). La experiencia exitosa, en términos de imagen y presencia, de las embajadas de México en Santa Lucía y Guyana son muestra de la importancia de contar con este tipo de representaciones. Al igual que en el caso de otros países latinoamericanos (Brasil, Cuba y Venezuela) podrían ser pequeñas estructuras, responsables de asuntos muy puntuales que faciliten la comunicación e interacción con las autoridades en el país en cuestión.

Experiencias recientes han mostrado que las acciones realizadas por las fuerzas armadas contribuyen al objetivo de la seguridad en la región del Caribe y en última instancia a la Seguridad Nacional. La apertura de una Agregaduría Militar y Aérea en Trinidad y Tobago, y el ejercicio de la presidencia de la Conferencia de Ministros de Defensa de las Américas -que ha detonado diversas actividades destinadas a fortalecer la cooperación- son claros ejemplos de lo anterior y del compromiso con la región.

Fuentes consultadas

- Bobea, L. (2009). Criminalidad organizada: los piratas modernos del Caribe. En H. Mathieu y P. Rodríguez (Coord.), *Seguridad Regional en América Latina y el Caribe Anuario 2009*. 243-280.
- Bobea, L. (2008). La modernización militar. Seguridad y Defensa en el Caribe. En I. Sepúlveda y S. Alda (Eds.), *La Administración de la Defensa en América Latina*, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado-UNED. 255-287.
- Ezeta, H. (1991). La significación del Caribe para la política exterior de México. En *El Caribe nuestra tercera frontera*. Secretaría de Relaciones Exteriores, IMR. 9-11
- García-Muñiz, H. (2014). El Caribe insular como encrucijada geoestratégica, 1492-2013. En Coord. Piqueiros, J. *Historia comparada de las Antillas*. Vol. V, Ed. Doce Calles, Madrid. 519-553
- Garza Elizondo, H (2002). Entre la globalización y la dependencia. La política exterior de México 1994-2000. El Colegio de México, México pp.478
- Germanwatch. (2017) Global Climate Risk Index, Federal ministry for Economic Cooperation and Development, Berlin. Recuperado en línea de: <https://germanwatch.org/en/download/20432.pdf>
- Granguillhome, R. (1991) Comentarios sobre las relaciones en México y el Caribe: Aspectos económicos financieros, en *El Caribe Nuestra Tercera Frontera. Memoria del I Seminario sobre el Caribe, Instituto Matías Romero, México, 119-122*
- Granguillhome, R. (1994). *Las relaciones económicas de México con América Latina y el Caribe 1988-1994, en Revista Mexicana de Política Exterior, núm. 44, otoño 1994, 165-176*
- INCSR. (2018a). *U.S. Department of State International Narcotics Control Strategy Report: Money Laundry and Financial Crimes, Vol II, marzo 2018.*
- JIFE (2018). *Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, Informe 2017. Viena Austria.*
- Liriano, A. (2003). *Seguridad y terrorismo: posibles impactos en el Caribe. En F. Rojas Aravena (Ed.), Terrorismo de alcance global: impacto y mecanismos de prevención en América Latina y el Caribe. FLACSO. 77-85*
- Maban, A.T. (1897). «The strategic features of the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea», en *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*. Little, Brown & Co, Boston.
- Maingot, A. P. (2008). Entre lo legal y lo ilegal: los paraísos fiscales y los flujos inagotables de capital. En L. G. Solís y F. Rojas Aravena. «Crimen organizado en América Latina y el Caribe». FLACSO. 307-325
- Muñoz, L. (2001). Geopolítica, seguridad nacional y política exterior: México y el Caribe en siglo XIX (Vol. 14). Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Muñoz, L. (2007). El Golfo-Caribe, de límite a frontera de México. *Revista Historia Mexicana*, 531-563
- Niño Guarnizo, C. (2011). La seguridad de América Latina: respuestas fragmentadas a desafíos transnacionales. En H. Mathieu y C. Niño Guarnizo (Coord.), *Seguridad Regional en América Latina y el Caribe Anuario 2011. XVII-XXXI*
- Ojeda, M. (1976). Alcances y límites de la política exterior de México. México, El Colegio de México.
- Ojeda, M. (1986). México: el surgimiento de una política exterior activa. SEP Cultura.
- OPS (2016), Organización Panamericana de la Salud. Prevención de la infección por el VIH bajo la

- lupa. Un análisis desde la perspectiva del sector de la salud en América Latina y el Caribe. Washington, D.C.: OPS, ONUSIDA; 2017.
- <http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/34380/9789275319796-spa.pdf?sequence=8&isAllowed=y>
 - Rodríguez Beruff, J., & Cordero, G. (2005). La tercera frontera: La guerra contra las drogas en el Caribe y Puerto Rico. En A. Coletta y E. Rosin (Ed) *Drogas y democracia en América Latina: el impacto de la política de Estados Unidos*, 373-412.
 - Seara Vázquez, M (1983). *La Política Exterior de México*. Colección de Textos Universitarios en Ciencias Sociales, Ed. Harla, Tercera Edición.
 - Serbin, A. (1997). ¿Por qué debería América Latina interesarse en el Caribe? Percepciones y relaciones entre el Caribe de habla inglesa y América Latina. En Serbin, A. (Compilador) *América Latina y El Caribe anglófono. ¿Hacia una nueva relación?* (Buenos Aires) Ed. Nuevohacer. 9-29
 - Solana, F. (1994) *Balance y perspectivas del decenio 1981-1990*. En Sepúlveda, C, (Compilador) *La política internacional de México en el decenio de los ochenta*. México, Fondo de Cultura Económica. 537-573
 - Sotomayor, Arturo. (2008). *México y la ONU en tiempos de transición: entre activismo externo, parálisis interna y crisis internacional*. *Revista Foro Internacional* 191-192, XLVIII, 2008, 238-267
 - UNODC (2014) *United Nations Office on Drugs and Crime. Global report of trafficking in persons*. Viena, Austria.
 - UNODC (2016) *United Nations Office on Drugs and Crime. Global report of trafficking in persons*. Viena, Austria.
 - Valbuena Mantilla, S. C. (2011). *Seguridad y narcotráfico en el Gran Caribe: geopolítica, integración regional y otros dilemas asociados*. *Papel Político*, 16 (1), 269-297.

Documentos Oficiales

- Cámara de Diputados (2006c). *Informes Presidenciales: José López Portillo*. Centro de Documentación, Información y Análisis.
- Cámara de Diputados (2006e). *Informes Presidenciales: Carlos Salinas de Gortari*. Centro de Documentación, Información y Análisis
- Cámara de Diputados (2006f). *Informes Presidenciales: Ernesto Zedillo Ponce de León*. Centro de Documentación, Información y Análisis
- Cámara de Diputados (2006g). *Informes Presidenciales: Vicente Fox Quezada*. Centro de Documentación, Información y Análisis
- PND *Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988*, en Covarrubias, J (Coord.) *Enciclopedia Política de México*, Instituto Belisario Domínguez, Senado de la Republica, México 2010, pp 35-362
- PND *Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012*, en Covarrubias, J (Coord.) *Enciclopedia Política de México*, Instituto Belisario Domínguez, Senado de la Republica, México, 2010, pp 307-520
- PND *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*, (en línea), *Presidencia de la República* (2013), México, Dirección URL: <http://pnd.gob.mx/wp-content/uploads/2013/05/PND.pdf>,
- *Presidencia de la República*. (2014). *Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018*. (En línea) México: Dirección URL: <http://www.gob.mx/presidencia/articulos/programa-para-la-seguridad-nacional-2014-2018>.

- SRE. (1968). *Memoria de la Secretaría de Relaciones Exteriores. 1º. de septiembre de 1966 al 31 de agosto de 1967, Tlatelolco, México.*
- SRE. (1974). *Memoria de la Secretaría de Relaciones Exteriores. 1º. de septiembre de 1972 al 31 de agosto de 1973, Tlatelolco, México.*
- SRE. (1977). *Memoria de la Secretaría de Relaciones Exteriores. 1º. de septiembre de 1974 al 31 de agosto de 1975, Tlatelolco, México.*
- SRE. (1978). *Memoria de la Secretaría de Relaciones Exteriores. 1º. de septiembre de 1975 al 31 de agosto de 1976, Tlatelolco, México.*
- SRE. (1978a). *Memoria de la Secretaría de Relaciones Exteriores. 1º. de septiembre de 1976 al 31 de agosto de 1977, Tlatelolco, México.*
- SRE. (2001). *Primer Informe de Labores, 1 de septiembre de 2001, Tlatelolco, México.*
- SRE. (2009). *Tercer Informe de Labores, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México.*
- SRE. (2011). *Quinto Informe de Labores, Custom Printing S.A. México.*
- SRE. (2013). *Primer Informe de Labores, 1 de septiembre de 2014, Tlatelolco, México.*
- SRE. (2015). *Tercer Informe de Labores, 1 de septiembre de 2016, Tlatelolco, México.*
- SRE. (2016). *Cuarto Informe de Labores, 1 de septiembre de 2017, Tlatelolco, México.*

**EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN RÉGIMEN DE FLETAMENTO (TRAMP)
Y SU IMPORTANCIA PARA EL DERECHO MARÍTIMO**
**MARITIME TRANSPORT IN TRAMP SHIPPING
AND ITS IMPORTANCE FOR MARITIME LAW**

*«A ship in harbor is safe, but that is not
what ships are built for».*
Anónimo

Resumen

El presente documento refiere a los distintos tipos de contratos existentes en el transporte marítimo, con un enfoque particular en el transporte marítimo en régimen de fletamento (tramp), así como sus tres modalidades: a casco desnudo (bareboat charter); por tiempo (time charter) y por viaje (voyage charter o trip charter). De igual manera, se advierte la importancia de conocer la terminología esencial de los elementos personales del contrato de fletamento (charter party), tanto en español como en inglés.

Sin este conocimiento, la explotación comercial de los buques sería prácticamente inexistente. Por ello, la Secretaría de Marina, como Autoridad Marítima Nacional, así como los tribunales de la federación en México, requieren conocer de todas las controversias contractuales que pudieran presentarse en esta materia.

Palabras clave

Terminología, transporte, marítimo, contrato, fletamento.

Abstract

This document refers to the different types of existing contracts in maritime transport, with a particular focus on the chartering regime (tramp), as well as its three modalities: bareboat charter; time charter and voyage charter or trip charter. Similarly, it shows the importance of knowing the essential terminology of the personal elements of the charter party, both in English and in Spanish.

Without this knowledge, the commercial exploitation of ships would be practically non-existent. For this reason, the Secretariat of the Navy, as the National Maritime Authority, as well as the Mexican tribunals, require knowing all the contractual controversies that could arise related to this subject.

Keywords

Terminology, transport, maritime, charter party, tramp.

**CAPITÁN DE NAVÍO CG. DEM.
RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA**

El autor es Especialista en Derecho Marítimo Internacional por el Instituto Marítimo Español (IME) y Maestro en Ciencias en Asuntos Marítimos por parte de la Universidad Marítima Mundial en Malmö, Suecia. Actualmente es el Director de Ordenamientos y Enlace de Asuntos Marítimos de la Unidad de Capitanías de Puertos y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) de la Autoridad Marítima Nacional (AMN), a cargo de la Secretaría de Marina (SEMAR).

Correo electrónico: *damp.revaldes@gmail.com*

Artículo recibido el 11 de noviembre de 2018. Aprobado el 11 de diciembre de 2018.

Los errores remanentes son responsabilidad de los autores.

Introducción

La Secretaría de Marina (SEMAR) ejerce la Autoridad Marítima Nacional desde el 17 de junio de 2017. Es también autoridad en materia de marina mercante, junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Por ello, es importante que conozca de la terminología relacionada con los sujetos que intervienen en la navegación marítima, así como los distintos tipos de contratos de transporte marítimo y la manera en la que se explota un buque.

Los buques pueden explotarse comercialmente de dos formas:

1. Transporte marítimo de línea regular (*liner*) y
2. Transporte marítimo en régimen de fletamento (*tramp*).

Este trabajo se detiene a estudiar la segunda forma de explotación del buque, es decir el transporte marítimo en régimen de fletamento (*tramp*), así como sus modalidades que son: El contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo (*bareboat charter*), el contrato de fletamento o arrendamiento por tiempo (*time charter*) y el contrato de fletamento o arrendamiento por viaje (*voyage charter o trip charter*).

La distinción que existe entre estas tres modalidades radica en dos aspectos principales: la responsabilidad que se tiene de la gestión náutica del buque (navegación segura del buque) y la gestión comercial del buque (manejo de la carga). Dependiendo de la modalidad a utilizar, variará la responsabilidad que tiene el propietario o arrendador del buque (fletador o cargador), y el arrendatario (fletante, armador o naviero).

Este tema es de relevante importancia para el comercio marítimo internacional ya que la explotación de embarcaciones sería prácticamente imposible sin la existencia de los distintos contratos de fletamento de buques. La Secretaría de Marina, como autoridad en materia de marina mercante y Autoridad Marítima Nacional en México, requiere conocer las disposiciones de este tipo de contratos, así como la terminología que se emplea en los mismos. Lo anterior, con el fin de participar en las controversias que pudieran presentarse en los buques de bandera mexicana o que comprometan los intereses nacionales.

Este trabajo es también de importancia para los tribunales de la federación, ya que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos los faculta para conocer de todas las controversias que versen sobre derecho marítimo, incluyendo la materia contractual.

Desarrollo

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos faculta, tanto a la SEMAR como a la SCT, como autoridades en materia de marina mercante (LNCM, 2016). Adicionalmente, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal atribuye también a la SEMAR supervisar a la marina mercante (LOAPF, 2016). Por lo anterior, la Autoridad Marítima Nacional, a cargo de la SEMAR desde el 17 de junio de 2017, requiere conocer todos los aspectos relacionados con el derecho marítimo.

De igual manera, el Artículo 104 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) demanda, a los tribunales de la federación, conocer sobre los asuntos relacionados con las controversias que versen en materia de derecho marítimo, incluso en materia contractual (CPEUM, 2017). Por ello, es importante que los jueces que integran los tribunales marítimos en México conozcan de la existencia, ámbito de aplicación, así como la diversidad de los distintos contratos del transporte marítimo.

El estudio del transporte marítimo, ya sea de línea regular (*liner*) o de régimen de fletamento (tramp o línea irregular), sería prácticamente imposible de entender si primeramente no se tiene un conocimiento puntual de los sujetos que intervienen en la navegación marítima o los elementos presonales que intervienen en el contrato de fletamento, así como el papel que desempeñan de acuerdo con las disposiciones de los contratos de fletamento. En la práctica, estos contratos son documentos de adhesión (no se le puede cambiar nada); se redactan únicamente en el idioma inglés y contienen términos que no pueden pasarse por alto.

Además, en todos los buques sujetos al ámbito de aplicación del Convenio SOLAS, según las disposiciones de la Regla 14.4 de su Capítulo V (seguridad de la navegación), el inglés es el idioma de trabajo para las comunicaciones: puente a puente y puente a tierra, así como entre el práctico y el personal de guardia en el puente (SOLAS, 1974).

Por lo tanto, el conocimiento de esta terminología y su utilización, en inglés y en español, es esencial, en la práctica marítima común. No obstante, para una mejor comprensión del tema es muy importante familiarizarse, primeramente, con los sujetos principales que intervienen en la navegación marítima y distinguir la terminología propia de esta.

El armador o naviero, también denominado arrendatario o fletante, es el sujeto más importante de la navegación marítima ya que, a través de un contrato de fletamento (*charter party*), con el arrendador o fletador, que puede o no ser propietario o dueño del buque¹. (*shipowner*), explota comercialmente una embarcación. En esta navegación empresarial existen también otras partes interesadas (*stakeholders*). Entre ellos se encuentran: los titulares de acciones (*shareholders*), el gestor naval (*ship manager*), el gestor de la tripulación (manning agent), el agente marítimo (*ship agent*) o el corredor marítimo (*ship broker*). Por otra parte, están los dependientes del armador, entre los que destacan el capitán del buque y los demás miembros de la dotación.

¹ Lo anterior porque, a través de la figura del subarrendamiento o subfletamento un nuevo fletamento se contrata sobre el mismo buque por el fletador (subfletante) con un tercero (subfletador) (Flores, 2018).

A. Elementos personales del contrato de fletamento

I. El Armador (*shipowner*)

Aunque la traducción del término en inglés «*shipowner*» es «propietario del buque», no es del todo cierto ya que, en el derecho anglosajón se utiliza de manera indistinta ya sea para la persona que explota el buque (armador) y para su propietario (dueño). Esta distinción es indiferente cuando el armador es también su propietario. Sin embargo, no siempre ocurre así y, muchas veces, la confusión de este término representa muchos problemas.

La distinción más clara que existe entre el propietario y el armador se observa en los contratos de arrendamiento de buque (*bareboat charter*), en el que el arrendador (fletador o cargador) es el propietario (aunque no en todos los casos), y el arrendatario (fletante) es el armador o naviero. Por ello, en la práctica, los países anglosajones utilizan el término de *bareboat charterer* o *demise charterer* para referirse a un armador que no es el propietario del buque.

Esta advertencia es de suma importancia porque prácticamente todos los contratos de fletamento están hechos en inglés y el término «*shipowner*» se refiere al armador del buque, es decir al que lo explota comercialmente y no a su propietario. Para muchos, esto es una contradicción porque la traducción de «*shipowner*» es propietario. Sin embargo, no se refiere a este. Para eliminar dicha confusión, algunos instrumentos marítimos internacionales utilizan el término de «*operator*» o «*ship's operator*» para referirse al armador, no obstante, esta no parece ser la solución porque se siguen presentando confusiones.

En México la Ley de Navegación y Comercio Marítimos sí hace una distinción entre el propietario o dueño del buque y el armador. Además, el artículo 2 fracción IX de este ordenamiento considera como sinónimos los términos de «naviero o empresa naviera» y «armador o empresa armadora» (LNCM, 2016).

2. Sociedades armadoras (*shareholders*)

La denominación que reciben estas sociedades varía en cada legislación nacional, habitualmente se divide en dos categorías. Las llamadas «sociedades por acciones» o «sociedades anónimas» (*public limited companies*) y las «sociedades de responsabilidad limitada» o «sociedades limitadas» (*private limited companies*).

Las sociedades por acciones son más adecuadas para las grandes empresas, que requieren la captación de capital social, el cual se divide en acciones (*shares*). Los socios se denominan accionistas (*shareholders*) y alcanza una gran cantidad de pequeños inversionistas que no se involucran en la gestión social. La adquisición y transmisión de las acciones suele realizarse a través de las bolsas o mercados de valores (*shares traded on a stock exchange*) (García, 2012).

3. El gestor naval (*ship manager*)

Es un empresario colaborador independiente, normalmente con forma de sociedad mercantil, que se constituye en agente o mandatario permanente de otra sociedad mercantil, la cual es el verdadero armador y actúa como mandante o principal de aquel (García, 2012).

Para el gestor naval es de suma importancia el formulario «*Standard Ship Management Agreement (SHIPMAN/2009)*»², elaborado por BIMCO, porque, en la práctica, refleja la postura legal del gestor del armador. De acuerdo con la cláusula 4 del SHIPMAN, 2009 el gestor debe legitimar que el buque se sujeta a las exigencias del Estado de pabellón, así como a las disposiciones del código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, también llamado Código Internacional de Gestión (ISM/IGS), y del Código de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP/ISPS) (BIMCO, 2009).

4. El gestor de la tripulación (*manning agent*)

El gestor de la tripulación es una figura diferente a la del gestor naval. Sus funciones se circunscriben en las siguientes: selección del capitán y de la tripulación debidamente entrenada, de acuerdo con las disposiciones del Convenio Internacional para la Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW'78) considerando las enmiendas de Manila de 2010. Es responsable también de la firma de los contratos de embarque, el pago de salarios, la seguridad social y todo lo correspondiente a los aspectos laborales de acuerdo con los instrumentos marítimos aplicables de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Al igual que el SHIPMAN/2009 para el gestor naval, para el gestor de la tripulación existen también dos formularios de BIMCO: el «*Standard Crew Management Agreement (Cost Plus Fee)*» (*CREWMAN A*) y el «*Standard Crew Management Agreement (Lump Sum)*» (*CREWMAN B*), ambos editados en 2009. Por su naturaleza, ambos contratos merecen de un estudio independiente fuera del alcance de este trabajo.

5. El agente marítimo (*ship agent*)

De acuerdo con el Doctor Gabaldón: «El agente marítimo es la persona física o jurídica que, en nombre y por cuenta de un armador (o de su gestor naval o fletador), se dedica profesionalmente a la realización de las operaciones materiales y de los actos jurídicos necesarios para atender las necesidades relativas a la estancia del buque en puerto» (García, 2012).

El agente marítimo es tan importante en el comercio internacional que muchas legislaciones nacionales prohíben la entrada a puerto a los buques mercantes que no cuenten con él. No obstante, esta figura es inexistente en embarcaciones de recreo,

² BIMCO cuenta también con el formulario: «Standard Agreement for the Supervision of Vessel Construction» (SUPERMAN/2016) para el proceso de construcción, reparación, o transformación del buque (BIMCO, 2016).

de pesca, de navegación menor y de navegación en aguas interiores. En síntesis, el agente marítimo es un empresario que recibe una remuneración por atender todas las necesidades del buque que pertenece al armador que representa.

6. El corredor marítimo (*shipbroker*)

Es uno de los colaboradores del armador que más importancia tiene en la ejecución de contratos para adquirir y explotar un buque. Se distingue entre el corredor que tiene como principal a un fletador (*charterer broker*) y el que recibe el mandato por parte del armador (*owner broker*). Es frecuente que existan dos o más corredores que representan a cada una de las partes. No obstante, es siempre muy importante identificar al corredor o corredores protagonistas que se identifican en las pólizas correspondientes (García, 2012).

B. El contrato de fletamento marítimo

En materia de transporte marítimo existen diferentes tipos de contratos: el transporte marítimo de línea regular (en inglés, *liner*) y en régimen de fletamento o línea irregular (en inglés, *tramp*). El primero de ellos se encauza a la explotación de embarcaciones que ofrecen un servicio permanente, un tráfico definido, cubre rutas frecuentes y periodicidad específica; con arribos y zarpes regulares y tarifas fijas. Se utiliza para el transporte de carga general y, principalmente, de contenedores. Se realiza por medio de conferencias marítimas y armadores independientes (*outsiders*) en la modalidad de consorcios (Flores, 2018). El segundo de ellos es el contrato en régimen de fletamento o línea irregular (en inglés, *tramp*), en el cual se enfoca principalmente este artículo.

a) Transporte marítimo en régimen de fletamento o línea irregular (*tramp*)³

El contrato de fletamento «es aquél por el que una persona pone a disposición de otra un buque para el transporte de mercancías a cambio de un precio determinado. La causa del contrato es el transporte de mercancías y lo verdaderamente importante es el medio de transporte usado, es decir, el buque; convirtiéndose, por tanto, este en objeto del contrato» (Portales, 2018).

Los elementos de este contrato son el fletante y el fletador. Ambos tiene la capacidad para obligarse mediante los términos del mismo. El fletante o armador se obliga a realizar el transporte, independientemente de que este sea o no el dueño del buque (*shipowner*). Por otra parte, el fletador es quien establece una relación contractual con el armador o naviero, quien es el que explota el buque (Salgado, 2012).

Estos contratos se conocen también como «contratos de adhesión», es decir, normalmente no existe manera de negociar su contenido. Los formularios que se utilizan para la contratación marítima obedecen a esta característica y se elaboran

³ Es común escuchar que al régimen de fletamento «tramp» se le traduce, incorrectamente en español, como «trampa o buques trampa». Esto es un anglicismo. La terminología correcta es «buques de línea irregular». En España al término «tramp» se le traduce como «vagabundo» (Portales, 2018, p.193).

principalmente por organizaciones privadas internacionales; entre las más importantes se destacan:

- El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (*Baltic International Maritime Council, BIMCO*);
- La Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores Marítimos y Agentes (*The Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents, FONASBA*);
- La Asociación de Agentes y Corredores Marítimos de Nueva York (*Association of Ship Brokers and Agents, ASBA*);
- La Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque (*International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO*);
- La Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques de Carga Seca (*International Association of Dry Cargo Shipowners, INTERCARGO*);
- Asociación Internacional de Aseguradores (*International Underwriting Association, IUA*);
- El Consejo General de Buques Británicos (*General Council of British Council, GCBS*);
- Intercambio de Buques Japoneses (*Japanese Shipping Exchange, JSE*).

Una de las peculiaridades de este tipo de contratos es que, invariablemente, contienen una cláusula que obliga al particular, ante cualquier controversia que se presente, a someterse a la legislación y jurisdicción de los tribunales marítimos en Londres. Lo anterior no implica que los jueces que integran los tribunales en México se desentendan de este tipo de contratos.

Según estudios realizados por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (*United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD*), en este tipo de contratos con frecuencia existen duplicidades y confusiones; además favorecen a los intereses de los armadores (García, 2012). No obstante, este es el régimen contractual al que tienen que sujetarse las partes interesadas en el transporte marítimo (*stakeholders*).

De acuerdo con el artículo 104 fracción IV la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), el Poder Judicial está a cargo de los tribunales de la federación y, debe conocer, entre otros, los asuntos relacionados con las controversias que versen sobre derecho marítimo (CPEUM, 2017).

Es importante que los jueces que integran los tribunales marítimos en México conozcan de la existencia, ámbito de aplicación, así como la diversidad de los distintos contratos marítimos de fletamento de buques. Por ello, la solución a las problemáticas que deriven de este tema no está en función de la creación de tribunales marítimos, sino en la capacitación de los jueces que, por ley, deben atender este tipo de situaciones.

En México, los contratos de utilización de embarcaciones se regulan en el título quinto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. El artículo 111 de citado ordenamiento considera los siguientes contratos de utilización de embarcaciones:

- I. De arrendamiento a casco desnudo;
- II. De fletamento por tiempo;
- III. De fletamento por viaje;
- IV. De transporte marítimo de mercancías;

- V. De transporte marítimo de pasajeros;
- VI. De transporte de remolque; y
- VII. Cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de esta (LNCM, 2016).

El transporte marítimo en régimen de fletamento o irregular (tramp), cuenta con las tres primeras modalidades que se mencionan en el artículo 111 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que son el objeto de estudio de este trabajo, los cuales son:

1. El contrato de fletamento a casco desnudo (*bareboat charter*);
2. El contrato de fletamento por tiempo (*time charter*) y el
3. El contrato de fletamento por viaje (*voyage charter o trip charter*).

1. Contrato de fletamento a casco desnudo (*bareboat charter*)

El *bareboat charter* o **fletamento a casco desnudo** es un contrato en el que una parte, llamada «arrendador» cede, a cambio de un flete o alquiler (*hire*) por un tiempo determinado, a otra parte denominada «arrendatario», un buque sin tripulación, sin pertrechos ni vituallas, para que este último lo explote comercialmente. En otras palabras, el arrendatario, fletante o armador tiene la posesión y control plenos del buque, por el período que dure el arrendamiento, y es responsable tanto de la gestión náutica como de la gestión comercial del buque (García, 2012). El artículo 113 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos distingue la gestión náutica y la gestión comercial del buque de la siguiente manera:

- «I. La **gestión náutica**... actividades necesarias para garantizar la navegación segura, para el buen gobierno y funcionamiento técnico de la embarcación; y
- II. La **gestión comercial**... actividades de carácter mercantil y administrativo, necesarias para la correcta operación de la embarcación» (LNCM, 2016).

2. Contrato de fletamento por tiempo (*time charter*)

El *time charter* o **fletamento por tiempo** es aquel mediante el cual el fletante o armador, pone a disposición del fletador o arrendador, a cambio de un flete, un buque durante cierto tiempo, comprometiéndose a realizar la actividad que el último vaya ordenando durante ese plazo (García, 2012). En este caso el fletante o armador retiene la gestión náutica y el fletador asume la cuestión comercial y decide los viajes que este realiza. El artículo 122 de esta ley establece las normas que rigen el contrato de fletamento por tiempo (Tabla 1).

Tabla 1. Obligaciones del fletante y del fletador en el contrato de fletamento por tiempo.

Contrato de fletamento por tiempo	
Obligaciones del fletante	Obligaciones del fletador
<p>Se obliga a presentar la embarcación designada en la fecha y lugar convenidos, así como a mantenerla, durante la vigencia del contrato, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el mismo.</p> <p>Conserva la gestión náutica de la embarcación.</p>	<p>Conserva la gestión comercial de la embarcación.</p>

Fuente: Elaboración propia con información de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM, 2016, art. 122).

Es importante hacer notar que, de acuerdo con la legislación nacional, en el contrato de fletamento por tiempo, el capitán del buque debe obedecer el manato del fletador, según lo establezcan las condiciones de la póliza de fletamento (LNCM, 2016, artículo 122, fracción II).

3. Contrato de fletamento por viaje (*voyage charter o trip charter*)

El *voyage/trip charter* o **fletamento por viaje** es un contrato de transporte de mercancías en el cual una parte (fletante) pone a disposición de otra, (fletador) la totalidad parte o la totalidad de la capacidad de carga del buque para un determinado viaje, a cambio de un pago (flete).

De manera similar al contrato de fletamento a casco desnudo, el fletante conserva la gestión náutica y comercial del buque. El fletador conserva la capacidad de carga, la cual utiliza para cargar sus propias mercancías y/o subcontratar con terceros la misma a cambio de una ganancia (Flores, 2018).

El artículo 123 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que, en esta modalidad, «el fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes» (LNCM, 2016). El artículo 124 de esta ley establece las normas que rigen el contrato de fletamento por viaje (Tabla 2).

Tabla 2. Obligaciones del fletante y del fletador en el contrato de fletamento por viaje.

Contrato de fletamento por viaje	
Obligaciones del fletante	Obligaciones del fletador
<p>Se obliga a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento.</p> <p>Conserva la gestión náutica y comercial de la embarcación.</p> <p>Es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.</p>	<p>Debe entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento. En caso de incumplimiento de esta obligación, debe pagar también la totalidad del flete.</p>

Fuente: Elaboración propia con información de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM, 2016, art. 124).

Como puede apreciarse en la Tabla 2, en el contrato de fletamento por viaje, el fletante tiene más obligaciones que el fletador. Sin embargo, el fletador debe pagar la totalidad del flete si no entrega a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento.

Análisis crítico

La Autoridad Marítima Nacional, a cargo de la SEMAR, requiere conocer todos los aspectos relacionados con el transporte marítimo, incluyendo aquellos relacionados con la materia contractual para la utilización comercial de buques. Esta materia se regula en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, cuyos lineamientos derivan de instrumentos de derecho privado con reconocimiento internacional.

En el transporte marítimo internacional existen dos diferentes formas de explotar comercialmente un buque: de línea regular (*liner*) y de línea irregular o régimen de fletamento (*tramp*).

Si pudiéramos hacer una analogía, el transporte marítimo *liner* es como la ruta de un autobús que, independientemente de que exista pasaje o no, tiene una ruta, ya sea directa o con escalas; pasa por el mismo lugar durante un tiempo determinado y prácticamente tiene un costo fijo.

Por otra parte, el régimen de fletamento de línea irregular (*tramp*) cuenta con tres modalidades:

1. El contrato de fletamento a casco desnudo (*bareboat charter*);
2. El contrato de fletamento por tiempo (*time charter*) y el
3. El contrato de fletamento por viaje (*voyage charter* o *trip charter*).

A diferencia de la analogía del autobús que se utilizó para ejemplificar el transporte marítimo de línea regular o liner, el transporte marítimo de línea irregular o tramp, es como un taxi (que cobra por **viaje** o por **tiempo**, de acuerdo con lo que indique el taxímetro), o simplemente como la renta de un auto, que se asimila al fletamento a **casco desnudo**.

En el régimen de fletamento de línea irregular (*tramp*), el arrendatario (fletante, armador o naviero), tiene que sujetarse a las condiciones del arrendador (fletador), con la firma de un contrato y la realización de un pago (flete). En esta modalidad no existe una ruta determinada, el taxi va a donde el cliente diga, o en el caso de rentar un auto, a donde el arrendatario del auto quiera (independientemente de la distancia). Dependiendo de la cantidad de la(s) personas que lo ocupen, el propósito y el estatus del viaje, varía en tamaño y costo.

Esta podría ser una explicación muy «parroquial»; sin embargo, nos permite entender, por medio de una comparación objetiva, la diferencia entre la explotación de un buque de línea regular (*liner*) y en régimen de fletamento o irregular (*tramp*).

Por otra parte, la terminología que se utiliza en el transporte marítimo es como aprender un nuevo idioma (tanto en español como en inglés). Es por ello que, en este trabajo, se hace también referencia a los elementos personales del contrato de fletamento (*charter party*): el armador (*shipowner*) y los dependientes del mismo, tales como el capitán del buque y su dotación; las partes interesadas en el transporte marítimo (*stakeholders*); los titulares de acciones (*shareholders*); el gestor naval (*ship manager*); el gestor de la tripulación (manning agent); el agente marítimo (*ship agent*) y el corredor marítimo (*ship broker*), entre otros.

Conocer de esta materia es también muy importante para los jueces que integran los tribunales marítimos en México. La solución a las problemáticas que deriven de este tema no está en función de la creación de tribunales marítimos en México, como algunos argumentan, sino en la capacitación de los jueces que, por ley, deben atender todas las controversias que versen sobre derecho marítimo.

Conclusión

La Secretaría de Marina (SEMAR), como una de las autoridades en materia de marina mercante junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), ejerce también la Autoridad Marítima Nacional. Por lo anterior, debe conocer la materia de derecho marítimo, así como los términos que se utilizan en los distintos contratos de transporte por mar.

Este trabajo contempla la descripción y el análisis del transporte marítimo de línea regular (*liner*), con un enfoque particular en el transporte marítimo en régimen de fletamento (*tramp*), incluyendo sus tres modalidades de arrendamiento: a casco desnudo (*bareboat charter*); por tiempo (*time charter*) y por viaje (*voyage charter* o *trip charter*). De igual manera, se advierte la importancia del uso de la terminología, internacionalmente reconocida en esta materia, tanto en español como en inglés.

Este trabajo es importante, no solo para las autoridades en materia de marina mercante, sino también para los tribunales de la federación, ya que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos los faculta para conocer de todas las con-

troversias que versen sobre derecho marítimo, incluyendo la materia contractual.

Una reflexión personal adicional al presente trabajo es que en México no se necesitan más leyes, ni la creación de tribunales marítimos. Se requiere tener conocimiento y ejecutar la vasta cantidad de leyes con las que se cuenta, así como la capacitación temprana y permanente del personal involucrado en el ejercicio del derecho marítimo. Lo anterior, con el fin de conocer lo que se desconoce y actuar con certeza dentro del marco jurídico nacional considerando las disposiciones marítimas internacionales aplicables en la materia.

Fuentes consultadas

- LNCM. (2016). Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México.
- LOAPF. (2016). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- BIMCO. (2009). Standard Ship Management Agreement, 2009 (SHIPMAN 2009). Copenague, Dinamarca.
- BIMCO. (2016). Standard Agreement for the Supervision of Vessel Construction (SUPERMAN 2016). Copenague, Dinamarca.
- Flores, R. J. (2018). Revista electrónica del trabajador judicial, judiciales produciendo ideas. *El contrato de fletamento*. Lima, Perú.
- García, J. L. (2012). *Curso de derecho marítimo internacional*. Madrid, España: Marcial Pons, ediciones jurídicas y sociales, S.A.
- Portales, L. F. (2018). El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales. Málaga.
- Salgado, J. E. (2012). *Manual de Derecho Marítimo. I*. Saarbrücken, Alemania: Académica Española.
- SOLAS. (1974). Convenio Internacional para Seguridad de la Vida en la Mar.

LAS COMUNICACIONES EN LAS OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DE PAZ: EXPERIENCIAS DE LA ARMADA URUGUAYA

COMMUNICATION IN PEACEKEEPING OPERATIONS: URUGUAYAN NAVY EXPERIENCES

Resumen

Con la reciente participación de oficiales observadores de la Armada de México en las Operaciones de Mantenimiento de Paz, México y su Armada han dado un gran paso en el compromiso de colaborar a favor de la paz mundial. En un futuro este compromiso será aún mayor si se contempla el envío de contingentes a estas operaciones. Sin embargo, la Armada de México al no tener la experiencia para hacerlo, se le aproxima un gran reto y es necesario tomar acciones para lograr un decoroso desempeño. Uno de los aspectos principales que influye en grandes proporciones para lograr el éxito de las operaciones, es sin duda el comando y control de las operaciones, que principalmente se encomienda a la tarea de las comunicaciones.

El presente artículo de investigación nace en la consideración de que la Armada de México pudiera realizar misiones de paz con el envío de contingentes. Por ello, durante mi estancia en la Escuela de Guerra Naval de la República Oriental del Uruguay el suscrito consideró que un estudio de las experiencias de la Armada Nacional del Uruguay en el ámbito de las comunicaciones, sería de gran apoyo para el personal de la Armada mexicana cuando llegase a participar al mando de contingentes o como parte de ellos.

A lo largo de esta investigación, se recopilaron las experiencias de expertos en el área de comunicaciones y que se han desempeñado en misiones de paz, para posteriormente hacer un análisis de cada una de ellas y lograr obtener una serie de recomendaciones que puedan aplicarse a la Armada de México en sus futuras operaciones.

Palabras clave

Comunicaciones, Operaciones de Mantenimiento de Paz, Armada de México, MOU, Experiencias de Uruguay.

Abstract

With the recent participation of observer officers of the Mexican Navy in peacekeeping operations, Mexico and its Navy have taken a big step in the commitment to collaborate in favor of world peace. In the future, this commitment will be even greater if we contemplate sending contingents to these operations. However, the Mexican Navy does not have the experience to do so, a great challenge is approaching and it is necessary to take actions to achieve a decent performance. One of the main aspects that has a great influence to achieve success in operations, is undoubtedly the command and control of operations, which is mainly entrusted to the task of communications.

This research article is born from the consideration that the Mexican Navy could carry out peace missions by sending troops. Therefore, during my stay at the Naval War College of the Oriental Republic of Uruguay, the undersigned considered that a study of the experiences of the National Navy of Uruguay in the field of communications, would be of great support for the personnel of the Mexican Navy when it came to participate at the command of contingents or as part of them.

Throughout this investigation, the experiences of experts in the area of communications and who have worked in peace missions were compiled, to later analyze each one of them and to obtain a series of recommendations that can be applied to the Mexican Navy in its future operations.

Keywords

Communications, Peacekeeping Operations, Navy of Mexico, MOU, Experiences of Uruguay.

CAPITÁN DE NAVÍO CG. DEM. CARLOS ALEJANDRO SANS AGUILAR

Egresado de la Heroica Escuela Naval Militar como Ingeniero en Ciencias Navales. Efectuó las Especialidades de Mando Naval y Comunicaciones e Informática en el CESNAV; la Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias en la Escuela Náutica Mercante «Fernando Siliceo y Torres»; diversos cursos afines de su carrera naval y especialidades, entre ellos de Derecho Internacional Marítimo y Curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval en la República Oriental del Uruguay. Actualmente, se desempeña como docente y como Jefe del Doctorado en Administración Marítima y Portuaria en el Centro de Estudios Superiores Navales.

Correo electrónico: *carlossans@semar.gob.mx*

Artículo recibido el 11 de noviembre de 2018. Aprobado el 11 de diciembre de 2018.

Los errores remanentes son responsabilidad de los autores.

Introducción

«México tiene el compromiso moral y político de participar en las Operaciones de Mantenimiento de Paz (OMP's), en virtud de ser un Estado miembro de la ONU¹. Actualmente solo participa aportando en el financiamiento del desarrollo de las OMP's²; ha estado participativo desde el inicio de las Operaciones de Paz de la ONU, como observador, pero no activamente» (Bremont, 2015 pag. iv).

El Presidente de México en el pleno de la Asamblea General de las Naciones Unidas celebrada el 24 de septiembre de 2014, manifestó ante la comunidad internacional:

«México apoya y valora las Operaciones para el Mantenimiento de la Paz, instrumento de las Naciones Unidas, que ayuda a los países a superar conflictos y crear condiciones para una paz duradera mediante acciones de reconstrucción, asistencia humanitaria y seguridad. Por este motivo, México tomó la decisión de participar en las Operaciones de Mantenimiento de la Paz de las Naciones Unidas, realizando labores de índole humanitaria en beneficio de la población civil. Esta participación será atendiendo a un mandato del Consejo de Seguridad y estará apegada a los principios normativos de política exterior establecidos en la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos»

Con esta determinación, México, como actor responsable, ha dado un paso histórico en su compromiso con la Organización de las Naciones Unidas.

En abril del 2016, fueron relevados al término de su misión los primeros militares de la Armada de México que se desempeñaron como observadores en misiones de paz, sin embargo, no se descarta que en un futuro nuestra institución armada comience a participar activamente con contingentes de Infantería de Marina.

Aunque la Armada de México no cuenta con un centro de entrenamiento para Operaciones de Mantenimiento de Paz (OMP's), se ha capacitado personal en centros de otros países como Uruguay.

Se puede considerar que el desarrollo progresivo de la participación de la Armada de México en las Operaciones de Mantenimiento de Paz, permitirá considerar experiencias externas y de esa forma tratar de evitar errores. A través de esta investigación, se procuró recolectar experiencias de quienes participaron como comandantes de contingente de la Armada Nacional de Uruguay en misiones de paz y en el área de comunicaciones, a fin de que estas puedan ser aprovechadas por la Armada de México en las futuras misiones de paz en caso que participe con sus contingentes.

«El hecho de considerar a Uruguay, se fundamenta en que este país posee la suficiente experiencia con las Operaciones de Mantenimiento de Paz y ha desplegado batallones de Infantería de Marina a misiones de la ONU» (Bremont, 2015 pag. iv); por lo que, un estudio de las experiencias de la Armada Nacional de Uruguay abordando el

1 México es miembro de la ONU desde 1945 y ha sido uno de los Estados más activos de la sociedad internacional en cuestión de paz y seguridad.

2 México es el décimo contribuyente al presupuesto ordinario de la ONU y el contribuyente número 23 para el presupuesto de las OMP's.

tema de las comunicaciones, sería de gran utilidad para la Armada de México en el cumplimiento de sus futuras misiones.

Situación de las misiones de paz en México

Cuando nuestro país inició con el envío de personal observador a las misiones de paz, distintos diarios de la Ciudad de México, como Excelsior hablaron de la Organización de las Naciones Unidas y las Operaciones de Mantenimiento de Paz³, que si bien, antes no eran temas relevantes para el país como lo son ahora, ya que México ha generado compromisos que implican la capacitación de los recursos humanos de las Fuerzas Armadas que participarán en este tipo de operaciones, así como, la imagen y desempeño ante los ojos del mundo y de otras Armadas. Es por ello, que es primordial el grado de preparación técnico-operativo del personal en el área de las comunicaciones en Operaciones de Mantenimiento de Paz.

Para toda Fuerza Armada, es preocupación que el personal que participará conformando contingentes en OMP's posea un alto grado de capacitación y adiestramiento en las tareas a realizar, principalmente en el área de comunicaciones. Dado que, en México no se cuenta aún con un centro de entrenamiento de estas operaciones y se requiere que nuestro personal conozca y sea capacitado en este aspecto, es necesario buscar un entrenamiento adecuado ya sea en nuestro país o en el extranjero, a fin de mostrar un decoroso desempeño en las misiones que se desarrollarán.

En apoyo a mitigar estas necesidades, es conveniente considerar las experiencias de otros países, en este caso el de la República Oriental del Uruguay quien tiene amplia experiencia en estas misiones y por ende en las comunicaciones, lo cual, analizando sus experiencias se puede contribuir con la preparación del personal de la Armada de México previo a su participación y mientras se crea un centro de entrenamiento para OMP's.

Las Fuerzas Armadas en las Operaciones de Mantenimiento de Paz

Antecedentes

Las Operaciones de Mantenimiento de la Paz han sido uno de los instrumentos utilizados por las Naciones Unidas para mantener la paz y la seguridad internacionales. Estas actividades están conformadas por fuerzas internacionales al mando de Naciones Unidas y contribuyen a apoyar la vigilancia y resolver conflictos entre países hostiles y/o entre comunidades hostiles dentro de un mismo país (CINU, 2016).

Estas operaciones datan de 1948, cuando el Consejo de Seguridad concibió el despliegue de observadores militares de las Naciones Unidas en el Oriente Medio a fin de vigilar el acuerdo de armisticio entre Israel y sus vecinos árabes, operación que se conoció como Organismo de las Naciones Unidas para la Vigilancia de la Tregua (ONUVT).

3 Flores, Raúl. (2016). «México renueva personal militar en operaciones de paz». Ciudad de México. Excelsior Recuperado de <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2016/05/28/1095460>

En sus primeros años, las Operaciones de Mantenimiento de Paz estaban limitadas a mantener el alto el fuego y estabilizar situaciones sobre el terreno, dando un apoyo crucial a los esfuerzos políticos para la resolución de conflictos por medios pacíficos. Esas misiones, las conformaban observadores militares desarmados y tropas ligeramente armadas que desempeñaban principalmente funciones de vigilancia, información y fomento de la confianza.

La primera Operación de Mantenimiento de Paz armada fue la Primera Fuerza de Emergencia de las Naciones Unidas (FENU I), desplegada en 1956 para responder a la crisis del Canal de Suez. Posteriormente, en 1960 se realiza en el Congo la primera misión a gran escala que dispuso de un contingente de casi 20,000 soldados, poniendo en manifiesto los riesgos de intentar estabilizar una región devastada por la guerra.

Para 1960-1970, la Organización de las Naciones Unidas estableció la Misión del Representante Especial del Secretario General en la República Dominicana (DOMREP), la Fuerza de Seguridad de las Naciones Unidas en Nueva Guinea Occidental (UNSF), y en Yemen la Misión de Observación de las Naciones Unidas en el Yemen (UNYOM); así mismo, despliegues de larga duración, en Chipre, la Fuerza de las Naciones Unidas para el Mantenimiento de la Paz en Chipre (UNFICYP); en Oriente Medio, la Segunda Fuerza de Emergencia de las Naciones Unidas (FENU II), Fuerza de las Naciones Unidas de Observación de la Separación (FNUOS) y Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano (FPNUL).

También, durante la Guerra Fría, las Naciones Unidas modificaron y ampliaron sus operaciones sobre el terreno, pasando de misiones tradicionales basadas en tareas generales de observación a cargo del personal militar, a actividades multidimensionales. Estas nuevas misiones tenían como objeto velar por la aplicación de acuerdos de paz amplios y ayudar a establecer las bases de una paz duradera.

Al terminar la Guerra Fría, hubo un incremento en el número de Operaciones de Mantenimiento de Paz. Con un mismo propósito en común, el Consejo de Seguridad autorizó un total de 20 nuevas operaciones entre 1989 y 1994.

Durante la década de los 90's, el éxito de las misiones anteriores aumentó las expectativas hacia las actividades de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas más allá de su capacidad de respuesta. Esto se puso de manifiesto cuando el Consejo de Seguridad no pudo autorizar mandatos lo suficientemente robustos o proporcionar los recursos adecuados. Se establecieron misiones en situaciones donde todavía estallaban las armas y no había paz que mantener, como en la ex Yugoslavia, Ruanda y Somalia, dando lugar a limitar el número de nuevas misiones de paz y a iniciar un proceso de reflexión para evitar que estos fallos se repitieran.

En siglo XXI, con la aparición de nuevas crisis en varios países y regiones, las OMP'S adquirieron un nuevo protagonismo. El objetivo era fortalecer la capacidad para gestionar y mantener eficazmente las operaciones sobre el terreno. Muchas de estas operaciones finalizaron sus mandatos y otras aún continúan.

En la actualidad, el personal de OMP's realiza una gran variedad de tareas complejas, desde contribuir a establecer instituciones de gobierno, hasta vigilar la situación de los derechos humanos, colaborar en la reforma del sector de la seguridad o ayudar en el proceso de desarme, desmovilización y reintegración de ex combatien-

tes, así como misiones políticas especiales.

El Centro de información de las Naciones Unidas brinda mayor información en su sitio web (<http://www.cinu.mx>).

Objetivo y países participantes

Las OMP'S de las Naciones Unidas ayudan a los países desgarrados por conflictos a crear las condiciones para una paz duradera.

El Mayor Daniel Martella, en su artículo «Operaciones de Paz: grandes cambios en poco tiempo» de *Military Review*, define las OMP's como aquellas operaciones patrocinadas por la ONU, de conformidad con el mandato aprobado por resolución del Consejo de Seguridad y con el consentimiento de las partes implicadas. Estas se establecen para ayudar a controlar y resolver conflictos, se realizan bajo el comando y control de la ONU y se financian colectivamente por los Estados miembros, quienes proporcionan de forma voluntaria, el equipo y personal civil y militar (Bremont, 2015).

Las Operaciones Multidimensionales de Mantenimiento de Paz tienen como objetivo, no solo mantener la paz y la seguridad, sino también, facilitar procesos políticos, proteger a civiles, ayudar en el desarme, desmovilización y la reintegración de ex combatientes; apoyar la organización de procesos electorales, proteger y promover los derechos humanos y ayudar a restablecer el estado de derecho (CINU, 2016).

El personal de los países que participan en estas operaciones, principalmente son militares miembros de su propio Ejército Nacional, Armada y/o Fuerza Aérea, quienes están adscritos a trabajar con la ONU. Este personal es de diferentes culturas y experiencias con respecto al trabajo que realizan, pero colaboran con la determinación común de promover la paz.

El Centro de Datos de la Organización de las Naciones Unidas en su página web muestra un total 89 mil 986 efectivos en misiones de paz, de los cuales mil 367 son expertos militares, 75 mil 912 tropa y 10 mil 678 policías de 124 países que aportan contingentes, desempeñándose en 14 misiones de paz y 8 misiones políticas especiales (datos actualizados al 30 de septiembre de 2018).

Centros de Entrenamiento para Operaciones de Mantenimiento de Paz

Los Centros de Entrenamiento para OMP'S tienen como función principal impartir la educación, entrenamiento, y capacitación a los hombres y mujeres que se desempeñan en las misiones de mantenimiento de paz, y en los diferentes escenarios donde las Naciones Unidas tiene presencia. De igual manera en materia de asuntos civiles, operaciones psicológicas y asistencia humanitaria (CREOMPAZ, 2016).

El entrenamiento que se realiza en los centros de países que contribuyen con tropas, se efectúa bajo criterios especiales y con alto grado de profesionalismo para que el personal pueda desenvolverse en estos escenarios. Dentro del contexto del entrenamiento, se tiene presente la doctrina militar, leyes, el respeto a los derechos humanos, la dignidad del soldado y/o del personal. También, se dan cursos especiali-

zados de acuerdo a las tareas que desempeñarán; todos estos de conformidad con los compromisos adquiridos de cada país con las Naciones Unidas (CREOMPAZ, 2016).

El Capitán de Fragata Darío Andrés Silva Ferreira⁴, mencionó que en el caso de la República Oriental del Uruguay en el Centro de Instrucción de la Armada (CIARM), se imparten cursos generales y específicos para los contingentes previo a sus misiones de paz; adiestrándolos en gimnasia, natación, supervivencia en el mar, lucha contra incendios, primeros auxilios, control de averías, código de conducta para el personal de la ONU y equipamiento de infantería. La capacitación específica, se realiza en patrón de botes, reparaciones en fibra de vidrio, armamento, lanchas de 44 pies y en el área de comunicaciones. Sin embargo, existen centros que imparten otro tipo de capacitación y adiestramiento de acuerdo a sus necesidades y las tareas que desempeñará su personal en un tipo de misión de paz. De forma complementaria, existen cursos dictados por el propio Departamento de Operaciones para el Mantenimiento de la Paz (DPKO) como los denominados «Training Of Trainers» (TOT).

Participación de las Armadas

El personal de las Armadas que participa en las OMP's está conformado por militares sobre el terreno que patrulla y garantiza la seguridad y la estabilidad de las misiones en todo el mundo; estos son denominados Cascos Azules y están altamente calificados para desempeñarse como Oficiales de Estado Mayor o como parte de una unidad constituida por un país que aporta contingentes a la misión. Entre otras funciones que realizan, están las de vigilancia de fronteras en litigio, observación y vigilancia de los procesos de paz después de un conflicto, ofrecer seguridad en zonas de conflicto, proteger civiles, proporcionar ayuda al personal militar del país en forma de capacitación y apoyo, así como ayudar a los ex combatientes en la aplicación de los acuerdos de paz que puedan haber firmado (ONU, 2016). La participación es por periodos de hasta un año si están sobre el terreno, o dos, si están en la sede de las Naciones Unidas. En el caso de las Armadas este personal se convoca cumpliendo ciertos requisitos que establece la ONU a través de una invitación para nominar candidatos para un despliegue de personal.

Importancia de las comunicaciones en las Operaciones de Mantenimiento de Paz (OMP's)

«El Comandante en Jefe podrá hacerme Almirante, pero solo las comunicaciones me pondrán al Mando».

Almirante US Navy, William F. Halsey⁵

Las comunicaciones navales son el conjunto de comunicaciones que se efectúan en una marina de guerra. Sin embargo, estas tienen la misma misión aplicada a una

4 Capitán de Fragata de la Armada Nacional, quien se desempeñó en el último año como Jefe de Enseñanza del Centro de Instrucción de la Armada (CIARM) del Uruguay y cuenta con experiencia en misiones paz.

5 Almirante de la Armada de los Estados Unidos de América, fue Comandante de la tercera flota en el teatro de operaciones del Pacífico, durante la II Guerra Mundial.

Armada Nacional, *«proveer y mantener comunicaciones confiables, seguras y rápidas, basadas en los requerimientos de guerra y tiempo de paz, a fin de cumplir con las necesidades de la Armada Nacional»* (Colombo, 2014).

De acuerdo a las necesidades de una fuerza armada las comunicaciones sirven al Mando y facilitan las tareas administrativas. En una operación, el Mando es quien ejerce la autoridad, el control y la dirección de las fuerzas que tiene asignadas para el cumplimiento de la misión. La administración durante una misión proporciona los recursos humanos, materiales y otros que son necesarios para mantener el apoyo y sostenimiento de las fuerzas en las tareas que el Mando les asigne.

El Capitán de Navío de la Armada Nacional de Uruguay Fernando Colombo, en su libro *«Introducción a las Telecomunicaciones»*, menciona que las necesidades de comunicaciones para cumplir la misión son establecer y operar un sistema adecuado de enlaces para el Mando y la Administración. Estas, son entre el Mando y las estaciones navales, fuerzas operativas terrestres o navegando en aguas de jurisdicción o fuera de ellas. Con Unidades de la Armada y cualquier otra parte del territorio. Entre las Unidades y los establecimientos terrestres de la Armada. Estaciones costeras y aeronaves de la Armada operando sobre el mar y enlaces de las aeronaves con buques de la Armada.

También, Colombo contempla, entre otras necesidades, las de establecer medios apropiados de comunicaciones entre las fuerzas operativas y mantener comunicación con Agregados y misiones en el extranjero, así como efectuar cualquier comunicación que ordene el Mando.

Si consideramos las necesidades que hemos mencionado, estas atañen e involucran a las operaciones y, por lo tanto, pueden ser aplicadas a las OMP's.

El comando y control de una fuerza, recae en el ejercicio de la autoridad y dirección de parte del comandante designado, al que se le asignaron y subordinaron fuerzas para el cumplimiento de una misión. Este ejercicio se realiza a través de personal militar, equipamiento, comunicaciones, facilidades y procedimientos al servicio del comando. Estos medios permiten planificar, dirigir, coordinar, controlar las fuerzas y las operaciones a fin de lograr la misión. (JP 3-0, 2001).

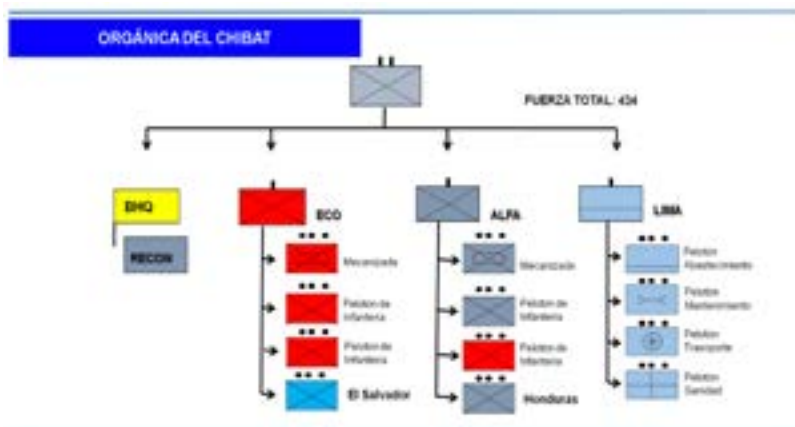
En este concepto, observamos que la importancia de las comunicaciones en las OMP'S radica en que éstas, forman parte fundamental en los pilares del ejercicio de comando y control de las operaciones, ya que permiten dirigir, coordinar y controlar las fuerzas para el cumplimiento de la misión.

Organización de las comunicaciones para los contingentes

En las OMP'S, la organización de las comunicaciones para los contingentes puede ser variable adaptándose a las necesidades de comunicaciones de cada Armada y de acuerdo al tipo y lugar de la misión. Con el fin de ser más explicativos, en los siguientes párrafos nos basaremos en la estructura de una red de comunicaciones del batallón chileno en MINUSTAH elaborada por un oficial observador en citado batallón.

Para iniciar la descripción de los sistemas de comunicaciones empleados en este batallón, en la figura 1 mostramos un organigrama de las fuerzas, a fin de entender cómo se encuentran integradas.

Figura 1. Organigrama de fuerzas.



Fuente: Oficial observador de CHIBAT en MINUSTAH.

- (1) Organización de las fuerzas del batallón chileno en MINUSTAH.
 - (a) BHQ como un Cuartel General, que operativamente cuenta con una partida de reconocimiento RECON.
 - (b) Una compañía del Ejército de Chile ECO integrada por un pelotón de infantería mecanizada, dos pelotones de infantería regular y un pelotón de infantería de El Salvador.
 - (c) Una compañía de la Armada de Chile ALFA integrada por un pelotón de infantería mecanizada, dos pelotones de infantería regular y un pelotón de infantería de Honduras.
 - (d) Una compañía logística LIMA, integrada por un pelotón de abastecimiento, un pelotón de mantenimiento, un pelotón de transporte y uno de sanidad.

Las comunicaciones que se llevan a cabo a nivel contingente son de dos formas: por una parte, están las comunicaciones hacia el escalón superior y por otra hacia las unidades subordinadas.

Hablando de los enlaces hacia el escalón superior se debe tomar en cuenta que existen dos mandos distintos, uno correspondiente al Alto Mando de las Fuerzas Armadas de Chile representado por el Estado Mayor Conjunto (EMCO), y por otro lado está la MINUSTAH, representada por el Force Commander, responsable del componente militar. Para ello, es necesario que existan medios de comunicación para cada línea de mando, por esta razón los medios desplegados en el contingente están orientados para satisfacer las necesidades de comunicaciones a fin de mantener un enlace permanente con Chile y por otro lado con la misión.

Los enlaces con las unidades subordinadas del contingente se realizan de forma tal que las comunicaciones cubren principalmente a las dos compañías netamente operativas, una conformada por el Ejército y otra por la Armada de Chile, mismas que operan con equipos de comunicación similares para que exista la interoperabi-

lidad correspondiente, como se observa en la figura 2.

Figura 2.- Unidades subordinadas.



Fuente: Oficial observador.

En resumen, los enlaces de comunicación hacia los escalones superiores, así como con las unidades subordinadas se describen a continuación:

(2) Unidades subordinadas.

(a) Con los escalones de mando superior.

1.- Entre el batallón y la MINUSTAH, empleando para tal fin: telefonía (fija, satelital y celular), internet y equipos radiofónicos (HF, VHF y UHF).

2.- Entre el batallón y el Estado Mayor Conjunto, empleando para tal fin: telefonía (fija, satelital y celular) e internet.

(b) Los enlaces entre el batallón y sus unidades subordinadas se llevan a cabo de la siguiente forma:

1.- Entre el batallón y la partida de reconocimiento: Con equipos radiofónicos HF, VHF y telefonía satelital (Iridium) y celular.

2.- Entre el batallón y las compañías A (Armada) y E (Ejército), se emplean: equipos radiofónicos HF, VHF, telefonía fija, celular e internet.

3.- Entre las compañías y sus respectivas patrullas los enlaces son: con equipos radiofónicos HF, VHF, telefonía satelital (Iridium) y celular.

(3) Tipos de telefonía empleados.

(a) Telefonía satelital: proporcionada tanto por el Estado Mayor Conjunto (EMCO), como por la MINUSTAH a base de equipos celulares satelitales Iridium.

(b) Telefonía fija: también es proporcionada por ambos proveedores EMCO y MINUSTAH.

1.- Servicio EMCO. El servicio es provisto desde Chile a través de una antena satelital direccionada y enlazada con otra ubicada en las instalaciones del

cuartel Carrera donde se encuentra el Cuartel General del batallón. Al recibir la señal, la antena satelital envía la señal a un centro de recepción con un conmutador (switch) donde se encuentra un modular (rack) para derivar las señales a las diferentes áreas del cuartel, brindando telefonía fija dentro de las instalaciones directamente con Chile. A su vez, otra antena de microondas enlazada a cada cuartel subordinado de la compañía Armada y compañía Ejército, reenvía dicha señal, multiplicando el mismo proceso para que los tres cuarteles tengan telefonía fija (tanto entre ellos como hacia Chile), similar al sistema de comunicaciones de Banda KU de la Secretaría de Marina-Armada de México.

- 2.- Servicio MINUSTAH. De igual forma que el del EMCO, el servicio MINUSTAH es proporcionado por antenas satelitales direccionadas, funcionando desde Puerto Príncipe hacia el Regional Head Quarter (RHQ) ubicado en inmediaciones del cuartel de la compañía Armada, una vez recibida la señal es enviada por otra antena microondas hacia el Cuartel Carrera, donde se deriva a las terminales telefónicas y computadoras correspondientes.
- (c) Telefonía celular: es provista por empresas locales y pagados por:
 - 1.- MINUSTAH. Se provee un servicio de celular para el comandante y segundo comandante. Los equipos son arrendados por MINUSTAH, encargada de ejercer los pagos oportunamente de los meses de prepago para contar con dicho servicio.
 - 2.- Batallón Chile. Se provee a las unidades con equipos celulares para estar comunicados, los equipos celulares del batallón son pagados con recursos propios de la Armada de Chile.

En la figura 3, se muestra una descripción general de la telefonía celular del batallón de Chile. Cabe hacer mención, que la mayor cantidad de enlaces es por medio de la red celular, debido a que las comunicaciones a nivel contingente son de poca confiabilidad, por lo que es un factor a considerar para el despliegue de cualquier misión de paz.

Figura 3.- Descripción de la telefonía celular del Batallón Chile.



Fuente: Oficial observador.

En cuanto al uso del servicio de internet, en el informe indica que es provisto por tres fuentes:

(4) Servicio de internet.

(a) (a) Internet Emco:

Es un servicio para el enlace de datos con las Fuerzas Armadas de Chile para efectos de control administrativo a fin de remitir informes que se requieran: estadísticas, novedades relevantes, solicitudes de apoyo logístico o financiero, control de recursos, etcétera. La función principal, es mantener un enlace permanente con el Alto Mando para solventar cualquier circunstancia que se presente.

Este servicio es provisto al Cuartel Carrera y a su vez a los demás cuarteles con un ancho de banda de 2 MB desde Chile, mismo que llega utilizando la misma antena satelital direccionada que se utiliza para el servicio de telefonía fija, normalmente el ancho de banda disminuye hacia los demás cuarteles, por lo que, es un servicio lento en ocasiones.

(b) Internet Minustah:

Es un servicio de 4 puntos de acceso (4 computadoras), empleado para realizar los enlaces en toda la misión a través del correo electrónico de la MINUSTAH, donde se coordinan ejercicios, solicitudes de apoyo, conferencias, entrenamientos, etcétera, entre todos los componentes de la misión, por lo que es una herramienta sumamente útil, emplea la misma antena microondas que se dispone para el servicio de telefonía fija de la MINUSTAH.

A través del servicio de internet MINUSTAH se elevan las principales solicitudes de requerimientos por medio de aplicaciones electrónicas de intranet, por ejemplo: los requerimientos electrónicos de alimentos (eMR), movimientos electrónicos de personal (eMOP), requerimiento electrónico de vuelo especial (eSFR), control y solicitudes del combustible, entre otros. Sin este servicio, sería muy complicado llevar a cabo las coordinaciones entre la misión y el batallón.

Para este servicio de internet, el oficial observador recomienda que se use únicamente para las funciones para las cuales fue designado, evitando saturar los equipos (computadoras) con información no necesaria o de otro tipo, es decir, ajena a la misión. También, sugiere evitar dilataciones, remitir todo en tiempo y forma, a su vez elaborar las solicitudes con anticipación y en los tiempos previstos, ya que el servicio sufre de caídas pudiendo retrasar lo que se tenía planeado hacer.

(c) Internet Access Haití:

Es un servicio contratado con la empresa Access Haití, funciona para bienestar del personal y en ocasiones para uso del correo electrónico, cuando falla el servicio MINUSTAH.

El ancho de banda oscila entre los 12 a los 15 MB. Todos los cuarteles cuentan con este servicio.

(5) Equipos de radio.

- (a) Los equipos de base con que se cuenta son HF, VHF y UHF:
 - 1.- Los HF base proveen un enlace dentro del batallón para las operaciones y con la MINUSTAH.
 - 2.- Los VHF base solo se utilizan entre el batallón.
 - 3.- Los UHF base con la MINUSTAH.
- (b) Los equipos vehiculares son solo VHF y proveen enlaces únicamente entre el batallón.
- (c) Los equipos portátiles son HF, VHF y UHF:
 - 1.- HF y VHF portátiles proveen enlace entre el batallón.
 - 2.- UHF portátiles proveen enlaces con la MINUSTAH.

Como se pudo observar en esta organización de fuerzas (contingentes a nivel batallón), se adaptaron las redes de comunicaciones de acuerdo a las necesidades de la fuerza en el terreno, sin embargo, este mismo dispositivo podría adaptarse para otra fuerza, sólo realizando los ajustes necesarios. Cabe destacar que esta organización de redes de comunicaciones, cubre en su totalidad las comunicaciones institucionales y personales de los contingentes.

Personal de comunicaciones (selección y capacitación)

El personal del servicio de comunicaciones navales, es personal altamente calificado y con los principios fundamentales para mantener la integridad, seguridad y confidencialidad de las comunicaciones en la Armada (DCN, 2011)⁶. En el caso de la Armada Nacional del Uruguay el Capitán de Navío Fernando Colombo, ex Jefe de la División de Comunicaciones del Estado Mayor de la Armada en la entrevista realizada para el presente trabajo de investigación, indicó que el personal de comunicaciones suele ser el personal mejor capacitado de la Armada, producto de su formación en la Escuela de Especialidades y donde se seleccionan las mejores notas del personal para formar parte del cuerpo de comunicaciones, normalmente, personal de confianza y destacado.

En cuanto a la selección del personal de comunicaciones que asiste a las OMP'S, el Capitán Fernando Colombo enfatizó que la División de Comunicaciones (N-5) del Estado Mayor, lleva el control y administración del personal de comunicaciones de toda la Armada, lo facilita convocar a este personal para integrarlos a las misiones de paz, ya que en su mayoría este radica en la capital del país (Montevideo) y muy pocos en el interior. También, mencionó que a la fecha hay hasta 100 personas de la Armada participando en misiones de paz, de las cuales cinco o seis son de comunicaciones (2 pertenecientes a la N-5, y tres o cuatro de distintas unidades de la Armada).

El Centro de Instrucción de la Armada de Uruguay (CIARM) es el responsable de impartir la capacitación en comunicaciones al personal preseleccionado para integrar contingentes en una misión de paz, en la estación de Punta Brava, Montevideo; la capacitación y adiestramiento de este personal, está orientado exclusivamente para aquellos tripulantes que cumplirán tareas en las salas de radio de

⁶ Doctrina de Comunicaciones Navales de la Armada de México.

estaciones fijas o móviles en el área de misión y tiene una duración entre 15 y 25 días (CIARM, 2016)⁷.

Según el Plan de Adiestramiento del CIARM, la primera parte es teórica, donde se enseñan los principios básicos de propagación y ondas de radio, así como un repaso de los términos, palabras de procedimientos y su uso, componentes de seguridad de comunicaciones, seguridad del material de comunicaciones y seguridad de las transmisiones.

En el segundo módulo se imparten clases prácticas, se adiestra al personal en identificación de tipos de antenas para bandas VHF y HF, directividad y polarización de antenas, descripción del equipamiento de comunicaciones, conexión, calibración y funciones de los equipos, así como en el uso de las frecuencias y canales correspondientes.

En una última parte, el adiestramiento se basa en repaso del código internacional «Q», y sus definiciones más usadas en comunicaciones, incluyendo, terminología en inglés para contribuir a una mejor comunicación por radio con las fuerzas aliadas en el área de misión de paz.

Por otro lado, en entrevista al coordinador operativo del Estado Mayor General de la Armada para las operaciones de paz, manifestó que el personal de comunicaciones de la Armada de México que ha asistido como observador a misiones de paz, es personal de oficiales especialista en comunicaciones navales egresado del Centro de Estudios Superiores Navales. Así mismo, para el personal de tropa que se despliega como observadores, la capacitación se realiza en función de los lineamientos establecidos por el Departamento de Operaciones para el Mantenimiento de la Paz de las Naciones Unidas⁸, misma que por el momento se lleva a cabo en los centros de entrenamiento de países como el Uruguay, Guatemala, Suecia, Estados Unidos, China, Canadá y Colombia; mientras se crea un centro de instrucción para las operaciones de paz.

Procedimientos de comunicaciones para contingentes

Los procedimientos de comunicaciones para los contingentes en Operaciones de Mantenimiento de Paz son los propios que utiliza cada país; en ello coincidieron los capitanes entrevistados de la Armada de Uruguay Fernando Colombo y Oscar Antonini, y oficiales observadores con la Armada de Chile en MINUSTAH. En el caso de la Armada de México, estos procedimientos se rigen por la Doctrina de Comunicaciones Navales y los lineamientos que establece la Sección Quinta del Estado Mayor General de la Armada (S-5).

De acuerdo a lo anterior, Fernando Colombo recalcó que: *«implementar un procedimiento nuevo complicaría las comunicaciones propiamente, los procedimientos de la Armada Uruguaya no son ajenos a los procedimientos americanos en general»*.

También, mencionó que, en caso de operar en forma combinada con otras Armadas de América, no hay duda que cualquier operador de cualquier Armada podría des-

⁷ Programa de adiestramiento del personal pre-seleccionado para misiones de paz, CIARM.

⁸ Manual de normas de capacitación pre-despliegue de Operaciones para el Mantenimiento de la Paz de las Naciones Unidas.

empeñarse satisfactoriamente, ya que el personal de comunicaciones tiene un idioma en común, y en ocasiones los detalles son en la operación de un equipo más que el procedimiento en sí, es decir, este último nunca va a ser una barrera o impedimento de relacionamiento. En el caso de comunicaciones conjuntas, las Armadas utilizan las publicaciones para Operaciones Conjuntas (JP) de los Estados Unidos de América.

Por otro lado, el Capitán de Navío de la Armada de Uruguay con amplia experiencia en misiones de paz, Jorge Romero comentó que existe un procedimiento establecido que depende de Naciones Unidas para el uso del correo electrónico en la plataforma del sistema LOTUS.

Equipamiento del personal que integra los contingentes y el Memorándum de Entendimiento (MOU)

Si consideramos que las necesidades de comunicaciones para cumplir la misión son establecer y operar un sistema adecuado de comunicaciones para el Mando (Colombo, 2014), es necesario integrar medios apropiados de comunicaciones entre las fuerzas operativas en las misiones de paz. Para el equipamiento del personal de comunicaciones que integra los contingentes, las Naciones Unidas desde 1996 estableció un sistema de equipamiento propio de contingentes⁹, a fin de simplificar y especificar a los países que aportan personal y equipo a las OMP's, el reembolso financiero que les corresponde. Este sistema se fundamenta en un documento denominado «Memorándum of Understanding» (MOU por sus siglas en inglés), o Memorándum de Entendimiento, que básicamente es un contrato entre las Naciones Unidas y el país que aporta los contingentes, y que tomaremos como referencia para su descripción en las siguientes líneas.

El MOU, establece la responsabilidad y los estándares de soporte tanto para la ONU como para el país que aporta contingentes; especifica el equipo pesado, el equipamiento personal y el personal a aportar. Está firmado por representantes del Departamento de soporte en el terreno de la ONU y la misión permanente del país que aporta los contingentes. Hay dos tipos de acuerdos de arrendamiento, con mantenimiento y sin mantenimiento, en los cuales se detalla lo que provee la ONU y los contingentes, de acuerdo a los «Tipos de contrato de arrendamiento entre la ONU y el país» y «Suministros correspondientes al país o misión» según el Memorándum de Entendimiento (Handout COE system, 2009).

El MOU para compensar las diferencias entre las condiciones de funcionamiento de los equipos en diferentes zonas de misión, realiza ajustes a las tasas de reembolso tomando en cuenta los siguientes factores:

- (1) Ambiental: las condiciones del terreno, el clima y las carreteras de la zona de la misión.
- (2) Operativo: longitud de la cadena logística, el tamaño del área de operaciones y la infraestructura.
- (3) Acción hostil: la actividad criminal, el medio ambiente hostil, minas, etcétera.

⁹ Handout COE System.

Las responsabilidades de las partes son:

- (1) Por parte de la misión.
 - (a) Proporcionar apoyo al contingente de acuerdo con las responsabilidades de las Naciones Unidas, en los términos del MOU.
 - (b) Llevar a cabo la inspección de los equipos y del personal en la llegada del contingente, durante el plazo de un mes de la llegada e informar a la sede de la ONU; el informe es la base de reembolso financiero del país que aporta los contingentes.
 - (c) Realizar inspecciones y verificaciones periódicamente al azar de la conducta.
 - (d) Llevar a cabo la inspección de aptitudes operativas una vez por mandato o por lo menos cada seis meses, e informar a la sede de la ONU.
 - (e) Realizar las inspecciones de repatriación por conducta.
- (2) Por parte de los contingentes o país que aporta contingentes.
 - (a) Llegar a la misión con los equipos establecidos en el MOU.
 - (b) Informar y rectificar las deficiencias, a través de los canales de comunicación.
 - (c) Facilitar las inspecciones de los equipos, realizadas por personal de la misión.

De acuerdo con el Memorándum de Entendimiento, para el área de comunicaciones el país que aporta los contingentes es responsable de proporcionar los equipos de comunicaciones de VHF (muy alta frecuencia), UHF-FM (ultra alta frecuencia y frecuencia modulada), HF (alta frecuencia), telefonía (comercial y/o satelital), acceso a internet, así como, el mantenimiento de los equipos, reparaciones, sustituciones, refaccionamiento, suministros con envío de repuestos, asistencia técnica y los servicios de enlace de comunicaciones.

Experiencias de comunicaciones de las Armadas de México y Uruguay en las Operaciones de Mantenimiento de Paz

Experiencia de la Armada Nacional del Uruguay

Con el fin de integrar información de experiencias de la Armada Nacional del Uruguay, se aplicaron entrevistas a expertos en el área de comunicaciones que se desempeñaron en Operaciones de Mantenimiento de Paz, a cargo de contingentes o como parte de ellos.

Fernando Colombo¹⁰, experto en el área de comunicaciones, nos habló de su experiencia como inspector durante el recambio de equipamiento de comunicaciones en misión de paz, donde se revisaron equipos en mal estado (rotos) que se encontraban en el terreno y se sustituyeron por equipos nuevos, ya que no tenían reparación en el lugar. Previo a este recambio de equipos, enfatizó que tuvieron amplio contacto con el personal desplegado en la misión y la División de Comunicaciones del Estado Mayor, por lo que, las novedades y las necesidades las tenían muy claras. El criterio de equipa-

¹⁰ Capitán de Navío de la Armada Nacional, se desempeñó en el último año como Jefe de la División de Comunicaciones (N-5) del Estado Mayor de la Armada Nacional. Participó en misión de paz como inspector en el área de comunicaciones durante el año 2005.

miento en esa misión no fue de intercambio de partes (spare parts), ya que no se tenía lugar-pago de un reparador por parte las Naciones Unidas, por lo que se tenía que tener otro equipo aparte para sustituir al roto (spare equipment) y este último, retornarlo a Montevideo para su reparación. Por ello, tuvieron que llevar equipos. También, la División de Comunicaciones tuvo mucho contacto con la oficina de compras, por lo que no era difícil asesorar al comprador sobre qué comprar directamente de acuerdo a lo que se necesitaba para la misión.

Hubo casos de errores en las compras de otras áreas, por ejemplo, en neumáticos para los camiones, al no tomar en cuenta las características de los caminos que podían ser de balastro o de pavimento, pues los equipos podrían requerir de una goma diferente a las que se llevaron, pues éstas se agotaron a los 10,000 kilómetros cuando se necesitaba que duraran más de 40,000 kilómetros; afortunadamente detalles como éste no sucedieron en el área de comunicaciones, por la estrecha relación con el individuo en el terreno.

En otra de las experiencias de Colombo, referente al uso de los equipos de comunicaciones explicó que ellos, por tema de costos, habían comprado equipamiento comercial y con antenas logarítmicas de frecuencias altas de 15 a 30 Megahertz que son más chicas y más baratas que una antena que cubre toda la banda, por lo que mandaron antenas que cubren de 14 a 30 Megahertz y resultó que las comunicaciones con Montevideo eran buenas con tan sólo 12 Megahertz; entonces, tuvieron que adaptar antenas en el lugar, antenas de alambre (tipo dipolo) improvisadas. Era un problema mayor porque en la base se tenían medios, energía eléctrica y equipos con amplificador lineal. En ese momento la Armada Nacional tenía desplegados en el terreno 2 contingentes, uno con equipos marca Kenwood mod. Tk80 (ahora se usa el Tk90, todos comerciales), y otro contingente con equipos marca FURUNO, en aquella época mod. 1503 de 150 vatios; mientras que, en base contaban con un amplificador lineal a 500 vatios para comunicarse sin problema con Montevideo.

Un problema que se les presentó a los desplegados en el río Congo, explica Colombo, fue en las embarcaciones de fibra que eran yates adaptados con ciertos refuerzos y artillados, con espacios muy reducidos para instalar el equipamiento de comunicaciones y solamente se podía colocar una antena tipo látigo para un equipo de HF; por lo que, al existir vegetación muy alta y densa de las orillas del río, hacía que en los primeros recodos se perdiera la comunicación en VHF por el muro vegetal en ambos lados, generando una gran atenuación de la señal por lo que a pocas millas (15 millas náuticas) no se tenía comunicación por HF, ni VHF.

Ante tal situación, el personal de comunicaciones, con creatividad, ideó enganchar y adaptar antenas de alambre en forma de una «L», pero atada a la antena látigo de la embarcación y con el ángulo logrado de la antena de alambre, se mejoraron las comunicaciones; es decir, que el tiempo disponible que tenía el personal, la creatividad y la necesidad de comunicarse emplearon su conocimiento para adaptar una antena que fue de gran utilidad para las comunicaciones.

En la experiencia de adquisición de equipos, Fernando Colombo subrayó que se compraban equipos comerciales, con el fin de no hacer un gasto grande porque la retribución de la ONU para el equipamiento, no costaba la adquisición de equi-

pamiento militar, por lo que no era rentable llevar equipamiento con características militares, a no ser que la zona demandara ese requerimiento y/o que el personal estuviera en riesgo, ya que no puede interrumpirse la vía de comunicación; inclusive, cuenta que hubo enfrentamientos y nunca se tuvo problemas de comunicaciones propias. Actualmente, países como Israel utilizan nuevos equipos con control de comunicaciones que monitorean al personal a través de cámara tipo «go-pro», pero los costos son muy elevados, «*nosotros lo hacemos más a la antigua, pero resulta*», exclamó.

También, referente a los equipos de VHF expresó que la Armada de Uruguay ha utilizado equipos marca Motorola modelo EP450 digitales que pueden codificar los canales, aunque son fácilmente de interceptarlos, actualmente la Armada está empezando a cambiar por equipos más seguros, sin embargo, el equipamiento comercial les ha resultado a lo largo de todos estos años.

La administración de todos estos equipos, se basa principalmente en el permanente contacto de la División de Comunicaciones del Estado Mayor y la misión de paz, ya que esta va reportando averías y novedades de los mismos. Durante su gestión como Jefe de la División de Comunicaciones, Colombo mencionó que en cada vuelo de recambio de personal se llevaba material para sustituir, pero sólo a requerimiento de la misión, es decir, no había un plan de recambio.

También, habló que la Armada Nacional del Uruguay recibe recursos para equipamiento y que el personal desplegado pone en riesgo su vida, por lo que cuentan con el máximo apoyo de equipos, por ello, se procura reequiparlo bajo la política de darles lo mejor. Por tal razón, se compraban muchos de estos equipos con el fin de que el material que regresara pudiera seguir siendo útil y se siguiera usando en Montevideo. A la fecha, no se ha explotado ese recurso, ya que el equipo se usa hasta que se rompe, se recambia, y vuelve roto sin poder utilizarse.

Para terminar con sus experiencias, el capitán Colombo nos habló de las comunicaciones sociales del personal, ya que para hablar con las familias era un problema, exponiendo que:

«un contingente con 100 personas, imagínate 10 personas por día que hablaran a Montevideo, era difícil, cada persona hablaba por 10 minutos, el personal con mucha ansiedad hacía fila en la sala de radio para esperar turno y comunicarse por radio con su familia, eran muchas horas de comunicaciones, un desgaste bastante importante del personal de comunicaciones, pero era el método de comunicaciones que había en ese momento».

Al respecto, Colombo dice que hoy en día las comunicaciones han mejorado, todos cuentan con internet y wifi, el potencial de comunicaciones que tienen en la misión, es el mismo que tienen acá en sus casas. La comunicación es buena, a diario y muchas veces frecuente, con la aplicación «whatts app»¹¹ por mensaje en teléfonos celulares, con la restricción del uso de video o llamada debido al ancho de banda del internet. Las comunicaciones con el mando se realizan por el mismo método y cuando hay comunicaciones cifradas se utiliza el correo electrónico y videoconferencia, hablando de la comunicación del comando en Montevideo con la misión de paz, concluyó.

11 Aplicación para comunicación por mensaje y voz vía datos en teléfonos celulares.

Otro experto en el área de comunicaciones entrevistado fue el Capitán Oscar Antonini¹², que en sus experiencias referente al equipamiento de comunicaciones relató que los tres tipos de equipamiento fundamentales son la comunicación satelital, HF (alta frecuencia) y VHF (muy alta frecuencia).

Los equipos de VHF son necesarios para comunicaciones a línea de vista, ya sean móviles o desplegados en un área corta; los equipos de HF también lo son porque en muchas ocasiones tienen que establecer comunicaciones con destacamentos, con una o varias unidades móviles o convoyes a larga distancia; y la satelital porque básicamente es una comunicación que hoy en día, inclusive las Naciones Unidas, a veces provee este equipamiento. En el caso de los contingentes de Uruguay mencionó que tenían un pago del tipo satelital en la misión que era de la ONU, además de que también se habían comprado este tipo de equipos.

El equipamiento de comunicaciones satelitales es esencial, pero principalmente no se descartaría el HF y VHF porque estos dependen solamente del contingente y la comunicación satelital no (ésta depende de quién proporcione el servicio), además que tiene un costo elevado, pero con la ventaja que puede proporcionar una amplia cobertura.

También, Antonini habló de la importancia en la cantidad y estado operativo de los equipos referidos en el Memorándum de Entendimiento (MOU), donde se establece todo lo que tiene que cumplir y llevar el contingente del país para lograr la misión.

Habló de las inspecciones que realizan las Naciones Unidas. La primera de ellas llamadas inspecciones COE (inspecciones de equipamiento) que se realizan cada 3 meses, integradas por inspectores de la ONU que eran oficiales de distintos países con el fin de verificar que los equipos, especificados en el MOU, estuvieran presentes en el terreno, es decir, cotejaban cada uno de los equipos de comunicaciones en las salas de radio y verificaban su funcionamiento (se hacían pruebas de comunicaciones delante de los inspectores); estas inspecciones incluían equipos de comunicaciones en base, vehículos y medios marítimos.

El segundo tipo de inspecciones llamadas ORI (Inspecciones de Aptitud Operativas) verificaban la funcionalidad de la unidad, es decir, de acuerdo a las condiciones de las instalaciones, llámense médicas, sanitarias, alimentación, cocina, higiene, estación de comunicaciones y supervisaban los ejercicios de defensa de la unidad, así como, los procedimientos de comunicaciones.

En cuanto a las comunicaciones sociales para el personal que integra los contingentes, Antonini expresó los grandes avances, por ejemplo, al implementarse, a partir del año pasado, un contrato con la compañía ANTEL (telefónica gubernamental de Uruguay)¹³ para proporcionar el servicio de internet en la base del Congo (MONUSCO).

Anteriormente, no había ningún contrato y el personal lo que hacía era comprar un chip de una empresa telefónica local y lo utilizaban para comunicarse a través

12 Capitán de Fragata de la Armada Nacional. Ha realizado misiones de paz en la República Democrática del Congo con contingentes y actualmente se desempeña como Jefe de la División de Comunicaciones (N-5) del Estado Mayor de la Armada Nacional.

13 Compañía estatal de telecomunicaciones de Uruguay. Creada como servicio descentralizado por decreto de ley N° 14.235 del 25 de julio de 1974.

de la aplicación «whatts app» o «skype»¹⁴, pero todo a través de comprar módems, comprar chips locales, y esto aún en ocasiones era un problema porque a veces no era muy buena la señal de telefonía celular. En la experiencia de la misión del Congo, la base estaba ubicada cerca de los límites con la República de Ruanda y se tenía mejor servicio con la empresa ruandesa, que con la empresa telefónica del Congo; por ello, es importante tener en cuenta, cuando se integran contingentes, poder proveerles el servicio o hacer un contrato previo desde el país al cual pertenecen para que en el lugar donde estén tengan un buen servicio de internet.

En el caso de Uruguay, la compañía ANTEL realizó un contrato con una compañía telefónica del Congo para dar servicio de telefonía e internet a la base de la misión. Esto, es algo muy importante desde el punto de vista moral cuando se está con contingentes, pues es muy necesario que el personal mantenga comunicación con sus familias; cuando esta comunicación no se les puede proveer afecta su moral y rendimiento en la misión.

El mismo capitán Antonini, mencionó la importancia de considerar que cuando se llega al terreno en una misión se tienen que instalar torres, antenas y tierras físicas, lo que es necesario enviar personal idóneo para armar una base y desarrollar la infraestructura necesaria. En el caso del contingente uruguayo les ocurrió que en una misión enviaron personal que era parte del contingente, pero a la hora de instalar una torre y colocar antenas, fue complicado porque era gente que nunca había hecho ese tipo de trabajos.

Un aspecto más a considerar, es que a veces no se cuenta con los medios de apoyo para sostener las comunicaciones. Hay operaciones que se realizan a mucha distancia y es necesario tener un buen ciclo logístico para apoyar al contingente, por lo que, es fundamental el apoyo de su país. También, tiene que haber mucha comunicación del país con su contingente y un buen mantenimiento de los equipos para que estos no decaigan, así como, prever todos los insumos tales como baterías de equipamiento, cables, conectores, kits de refacciones, ya que puede presentarse un problema allá o tengan que reemplazar equipos, líneas, conectores y no se tenga material o insumos para hacerlo.

A veces es necesario, inclusive, reemplazar antenas que se rompen por inclemencias del tiempo (como en el caso del Congo donde había tormentas tropicales) y había que tener repuestos. La ubicación de la base también es importante, por ejemplo, la base del Congo donde se encuentran ahora tiene una ciudad muy cercana donde se puede ir y a veces se consiguen algunas refacciones o materiales básicos, pero si la base es instalada en un área desértica o en un lugar donde no haya nada cerca, es necesario tener un buen stock de repuestos, concluyó el capitán Antonini.

Para enriquecer la presente investigación, el capitán Jorge Romero Bonino¹⁵ con amplia experiencia en misiones de paz, nos habló de la necesidad de contar con equipos tipo BGAN¹⁶ de Inmarsat a bordo de las unidades flotantes y vehículos, ya que

14 Aplicación para comunicaciones por videoconferencia y voz vía datos, instalada en computadora o teléfono celular.

15 Capitán de Navío retirado de la Armada Nacional, experto en el área comunicaciones y electrónica, participó como Comandante de la Compañía Fluvial Uruguaya en el Lago Kivu (MONUSCO) en 2009 y Jefe de la Sección Naval de la Fuerza de la MONUSCO en 2012.

16 Sistema de comunicaciones móvil que suministra voz y datos en banda ancha simultáneamente a nivel global a través de un dispositivo portátil.

éstos permiten la comunicación de voz y datos para el envío de imágenes tácticas y sin la exigencia de tener que configurar u orientar antenas, además de que tienen una cobertura mundial al trabajar con una amplia red de satélites comerciales en órbita.

Es importante tomar en cuenta que los servicios de este sistema son proporcionados por la compañía Inmarsat y los costos son elevados, por lo que Romero precisó que es necesario establecer una disciplina en el uso del mismo, y primordialmente utilizarlo para mensajería en texto como los reportes de situación, y sólo en casos de alta prioridad utilizar transmisiones de voz e imágenes, ya que se tenía un saldo prepagado y este era recargado hasta el mes siguiente. Sin embargo, es un sistema que nunca les falló para comunicarse, expresó.

En apoyo a las tareas de comando y control, el capitán Romero mencionó que es de gran utilidad el uso del Sistema de Identificación Automático (AIS por sus siglas en inglés) en las unidades flotantes y en la base de la misión, ya que permite tener ploteado en tiempo real las posiciones geográficas de las embarcaciones e identificarlas en una pantalla de computadora, a través de un dispositivo digital que se conecta a nuestra emisora de radio, al sistema de posicionamiento global (GPS) y a la antena de VHF de la emisora de radio. Estos sistemas son relativamente baratos y brindan gran seguridad a las unidades flotantes en navegación.

En las operaciones terrestres, habló de contar con un centro de comunicaciones móvil, que pueda ser desplegado en cualquier terreno y moverse en el campo con las fuerzas, facilitando los enlaces e inclusive funcionar como relay de comunicaciones entre los distintos medios; mencionado centro debería de tener una gama de equipos para comunicarse en frecuencias de HF, VHF, UHF, satelitales y VHF-AM para enlaces con aeronaves.

Por otro lado, con referencia a los medios de comunicación para las tareas administrativas y operativas de la misión, Romero insistió de la importancia que tienen estas en el envío de informes, solicitudes de requerimientos, movimientos de personal y transmisión de órdenes de operaciones, entre otras.

Estas se llevan a cabo a través de correo electrónico en la plataforma del sistema LOTUS IBM¹⁷ que permite el envío de mensajería y aplicaciones en forma eficiente. El sistema es proporcionado por Naciones Unidas y es preponderante que el personal de comunicaciones domine la interacción y uso del programa por ser de uso cotidiano en la misión, y una de las herramientas de comunicación con mandos pertenecientes a otros países.

Para finalizar, Romero nos habló de la importancia de las comunicaciones sociales en la base de la misión, las cuales se proveían a través de «phone patch» pero limitados en tiempo, a través de teléfonos celulares con un chip local para que el personal enviara mensajes a su familia por la aplicación de «whatts app» y con 5 o 6 equipos de cómputo en una sala conectados a la internet con la aplicación de «Skype» y correo electrónico. Esto permitía agendar y establecer horarios de uso de las computadoras. Otro aspecto que mantenía la moral del personal, era el establecimiento de salas de entretenimiento con televisión por cable y radio FM, concluyó.

17 Sistema operativo y software diseñado por la empresa IBM (International Bussines Machine).

Experiencia de la Armada de México como observadores

Para este apartado fue necesario recabar experiencias de oficiales de la Armada de México que se han desempeñado en Operaciones de Mantenimiento de Paz como observadores, y oficiales que ocupan puestos administrativos en la programación y gestión de los recursos destinados a estas misiones.

Uno de ellos, quien se desempeña en la Sección de Operaciones en el Estado Mayor General de la Armada, habló en referencia a la reciente participación de México como país contribuyente de tropas; se ha desplegado personal de observadores militares en MINURSO, oficiales integrados en el contingente chileno en MINUSTAH y oficiales de Estado Mayor en UNIFIL, MINUSTAH y en la misión política especial de Colombia.

El proceso de capacitación de este personal, se realiza en función de los lineamientos establecidos por el Departamento de Operaciones para el Mantenimiento de la Paz (DPKO por sus siglas en inglés), misma que por el momento se lleva a cabo en centros de capacitación del extranjero en países como Uruguay, Guatemala, Suecia, Estados Unidos, China, Canadá y Colombia. La capacitación relacionada con el uso de los equipos de comunicaciones, se efectúa según directivas giradas por la Sección Quinta del Estado Mayor General de la Armada (S-5), principalmente en el uso de equipos de radiofrecuencia en VHF, HF y satelitales, con el que se dota al personal a ser desplegado.

En cuanto al personal de oficiales de comunicaciones, recalco que la Secretaría de Marina - Armada de México a través de su órgano rector en Educación Naval, la Universidad Naval (UNINAV) y del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), imparte entre otros posgrados, la Especialidad en Comunicaciones Navales orientada para el personal de oficiales operativos egresados de la Heroica Escuela Naval Militar. La gestión del personal de comunicaciones a ser desplegado, se hace inicialmente determinando el puesto o cargo a desempeñarse. Nuestra Armada ha ocupado el cargo de Oficial de Comunicaciones en MINUSTAH y requiere la participación de un oficial con la especialidad de comunicaciones navales, por ser el perfil requerido para el puesto, siguiendo los procedimientos normales de designación a través del Estado Mayor General y la Secretaría de Relaciones Exteriores de México.

En la experiencia de los observadores en misiones de paz, exponen que, en las diferentes misiones de la ONU, las comunicaciones son el medio principal que permite realizar las coordinaciones en el nivel táctico y operacional. Existen actualmente procedimientos fáciles de comprender y de ejecutarse; no obstante, el desempeñarse en un ambiente multicultural y diverso, se aprecia como un reto la estandarización de procedimientos y la rápida adaptación al medio del personal que recién se incorpora a la misión, ya que, por las características propias del terreno, que por lo general son hostiles y de difícil acceso, el uso adecuado de las comunicaciones juega un papel crucial para el desarrollo seguro y exitoso de las actividades del personal desplegado, con mayor énfasis en aquellas misiones con niveles elevados de peligro y con presencia de campos minados.

Por otro lado, en el ámbito administrativo de las gestiones para el desarrollo de una operación de Mantenimiento de Paz, ha sido un reto para el personal que integra

la misión permanente, desde la terminología que se maneja hasta el conocimiento y trámite de la documentación relacionada a las misiones de paz. Hoy en día, el personal que se encuentra desplegado en las diferentes misiones como observadores, lo están haciendo formando parte de contingentes con otros países como Chile en la misión de Haití y con España en el Líbano, por lo que, se han ido familiarizando con documentos como el Memorándum Técnico¹⁸, y no con el Memorándum de Entendimiento (MOU), ya que México todavía no ha enviado contingentes.

Aspectos de interés con base en la experiencia uruguaya

Después de haber descrito las experiencias de expertos y participantes en Operaciones de Mantenimiento de Paz de la Armada del Uruguay, en las siguientes líneas se analizan cada una de ellas organizándolas en las seis categorías siguientes:

(1). Equipamiento de comunicaciones.

Considerados como el medio a través del cual se realizan los enlaces de comunicaciones, el equipamiento se basa principalmente en el Memorándum de Entendimiento (MOU) que es el que especifica qué equipos debe de llevar el país que aporta los contingentes a la misión, por lo que es de vital importancia lo que se establece en este memorándum dado que de ello dependerá el éxito de las comunicaciones en la misión.

De acuerdo con las palabras de los entrevistados, para las comunicaciones a nivel contingentes es necesario tener cubierta la mayor gama de frecuencias, por lo que es esencial contar con los siguientes equipos:

- VHF para enlaces a línea de vista móviles o fijos en un área relativamente corta.
- HF para comunicaciones con destacamentos y con una o varias unidades móviles a grandes distancias.
- Telefonía satelital como medio alternativo cuando no sea posible comunicarse con equipos de radio por condiciones del terreno o climáticas.
- UHF para comunicaciones tácticas.
- VHF-AM para cuando sea necesario establecer comunicación con aeronaves.
- Equipos satelitales del tipo BGAN para montar en unidades flotantes y vehículos que permitan el envío de datos e imágenes; así como equipos celulares locales para poder comunicarse con particulares en el país donde se encuentre la misión y como un segundo medio de comunicación alternativo.

Aunque se observa que los equipos satelitales y de telefonía celular son igual de indispensables que los equipos de radio y que tienen una amplia cobertura, debemos tener en cuenta que estos dependen de la compañía que proporciona el servicio y, por lo tanto, tienen costos elevados en tiempo aire, contrario a los equipos de radio que dependen del operador de comunicaciones del contingente.

También es importante mantener los equipos en un estado óptimo de operación y en cantidad de acuerdo con el MOU, ya que la ONU realiza las

18 Convenio entre países miembros de la ONU para realizar Operaciones de Mantenimiento de Paz, con personal de un país formando parte de los contingentes del otro.

inspecciones COE verificando cada uno de los equipos, pero con mayor importancia en el terreno, porque un mal funcionamiento de los equipos dependerá que se pueda o no comunicar el personal, el éxito de la misión y en ocasiones la integridad física del personal cuando se trate de zonas de riesgo.

Aunado a esto, es de considerarse tener personal capacitado para efectuar reparaciones a los equipos y contar con stocks de refacciones para los mismos en la misión, así como, tener ubicada alguna ciudad cerca de la misión donde puedan adquirirse material básico para mantenimiento de los equipos o conexiones.

Por otra parte, es necesario tener amplio saldo de tiempo aire en minutos para las comunicaciones satelitales, preferentemente con pago de las Naciones Unidas y establecido en el MOU para cubrir los costos, así como una disciplina de comunicaciones en el uso de los equipos para obtener un mayor rendimiento del mismo.

Con fines de economizar y distribuir más eficientemente los recursos para el equipamiento de comunicaciones, la Armada de Uruguay durante todos estos años ha adquirido equipos comerciales de gran calidad y les ha dado resultado. Sólo que la misión lo amerite o que se ponga en riesgo la vida del personal desplegado, considera la adquisición de equipos con especificaciones militares.

Con base en los aspectos descritos en este párrafo, vemos que es trascendental lo que se establece en el Memorándum de Entendimiento y el personal responsable del requisitado de este documento del país que desplegará contingentes, tendrá que poner amplio interés en el mismo.

(2). Capacitación del personal.

Este es sin duda uno de los pilares en cuanto a la actuación del personal de comunicaciones en Operaciones de Mantenimiento de Paz, al observar que el personal de comunicaciones no solamente tiene que ser capacitado en el área de su especialidad, sino también en otros aspectos generales que influyen en sus capacidades físicas, mentales, destrezas y de sobrevivencia. Acerca de este tópico el capitán Darío Silva expresó que los conocimientos, habilidades y actitudes que deben incluirse en la capacitación son entre otros: gimnasia, natación, primeros auxilios, lucha contra incendios, código de conducta, operación y reparaciones de botes, y manejo del armamento.

Así mismo, en el área de su especialidad vemos como el CIARM imparte cursos totalmente orientados al personal que labora en las estaciones de radio fijas y móviles, contemplando todos y cada uno de los aspectos teóricos y prácticos en este personal como: principios de propagación y ondas de radio, terminología y procedimientos de comunicaciones, seguridad del material y en las transmisiones.

En cuanto a antenas se les capacita en la identificación y tipos de antenas para las bandas de HF y VHF, directividad y polarización; en el adiestramiento respecto a equipos se hace mayor hincapié en la descripción, conexiones, calibración y funciones propias de cada uno de ellos, uso de frecuencias y canales; por último, este personal, recibe capacitación en el código internacional «Q» y terminología técnica de comunicaciones en el idioma inglés. Algo que no se considera en el Plan de adiestramiento del CIARM y que fue mencionado por los expertos en comunicaciones entrevistados, es la necesidad de capacitar al personal en la instalación

de torres, antenas y tierras físicas, ya que estos conocimientos son muy necesarios para establecer los centros de comunicaciones cuando se llega al área de misión. Otro aspecto relevante a tomar en cuenta es la capacitación en el empleo de la plataforma de correo electrónico de LOTUS, que es de uso cotidiano en las tareas administrativas y operativas de la misión.

Como se observa, la capacitación del personal de comunicaciones no solamente debe referirse a competencias de su especialidad, también deben contemplarse otras habilidades y destrezas de suma importancia para un desempeño efectivo del personal de comunicaciones en las OMP's.

(3). Gestión del personal.

La gestión del personal de comunicaciones vemos que inicia previamente a su participación en una misión de paz y esta abarca desde que el personal es convocado hasta que regresa de la misión. Una vez convocado, el personal debe de cumplir con los requisitos que establece el Departamento de Operaciones para el Mantenimiento de la Paz de Naciones Unidas para posteriormente concentrarlo al CIARM y sea sometido al proceso de capacitación durante un periodo de entre 15 y 25 días previos al despliegue y donde se seleccionan a los que obtienen mejores notas. En la Armada Nacional del Uruguay, la División de Comunicaciones del Estado Mayor (N-5) es la que lleva el control de este personal mientras se encuentra desplegado y mantiene una comunicación constante con ellos, donde obtiene la información necesaria y novedades de comunicaciones durante la misión.

(4). Comunicaciones sociales.

Un aspecto importante que impacta en la moral y por lo tanto en el desempeño del personal son las comunicaciones sociales. Quienes han estado en misiones de paz a cargo de contingentes o como parte de ellos, han visualizado que las comunicaciones sociales del personal no se pueden dejar pasar por alto, es necesario proveerles a las tropas servicio de internet inalámbrico (Wi-Fi) para que puedan conectar sus dispositivos (computadoras personales, tabletas y teléfonos celulares) y comunicarse con sus familiares a través de aplicaciones informáticas como «whatts app», «Skype» y correo electrónico.

Para ello, vimos que a partir del año pasado la Armada del Uruguay estableció un contrato con la telefónica gubernamental de este país (ANTEL) para que a través de una compañía telefónica en el Congo se proporcionara el servicio de internet con base en la misión. Anteriormente, esta satisfacción se veía cubierta con la compra de chips locales para teléfonos celulares o a través de comunicaciones en HF por parche telefónico (phone patch).

A fin de que el servicio de internet inalámbrico sea más eficiente es necesario establecer ciertas doctrinas y disciplina en el uso de voz y datos, videoconferencia, imágenes, etc., para no consumir el ancho de banda asignado del servicio y hacer uso indebido de los teléfonos celulares poniendo en riesgo las operaciones. Acompañado a este servicio de comunicación, también es importante considerar las salas de internet con cinco o seis computadoras conectadas a la red y alguna sala de entretenimiento donde se tenga televisión por cable para distracción del personal. Todos estos factores deben tomarse en cuenta para mantener alta la moral del personal y su desempeño sea el mejor durante la misión.

(5). Procedimientos de comunicaciones.

En cuanto a los procedimientos de comunicaciones a utilizar en las OMP's, los expertos consultados manifestaron que solo pueden ser aquellos propios de cada país, de lo contrario, complicaría establecer procedimientos nuevos; sin embargo, en caso de operar combinadamente con fuerzas armadas de otros países, estos procedimientos se apegan a la publicación de Operaciones Conjuntas de los Estados Unidos de América (JP). También, existen procedimientos que establece Naciones Unidas para trámites administrativos y operativos como el correo electrónico del sistema LOTUS.

(6). Comando y control de las operaciones.

Las comunicaciones son parte fundamental en el comando y control de las operaciones, y por lo tanto es un rubro que no puede dejarse por un lado cuando hablamos de comunicaciones. En apoyo a estas tareas, uno de los expertos entrevistados enfatizó de la gran utilidad de Sistemas de Identificación Automáticos (AIS) instalados a bordo de unidades flotantes y vehículos terrestres, ya que estos facilitan la visualización de las unidades móviles en tiempo real y la posición geográfica, a través de una pantalla de computadora que puede estar colocada en la base de la misión. Estos sistemas son de uso comercial, relativamente baratos y además proporcionan mayor seguridad en la navegación de las unidades flotantes. También, se identificó la necesidad de poder contar con un centro de comunicaciones móvil para las operaciones terrestres y que pueda ser desplegado en cualquier parte del terreno junto con las fuerzas. Este centro tendría que ser dotado con todos los medios necesarios para cubrir la gama de frecuencias que utilicen las fuerzas (HF, VHF, UHF, satelitales y VHF-AM) facilitando los enlaces y con capacidades de relay de comunicaciones.

Conclusiones

La Armada de México actualmente como un nuevo actor en las OMP's, no está exento en un futuro de enviar contingentes a estas misiones. Al respecto, es necesario que el personal posea un alto grado de capacitación y adiestramiento en el ámbito de las comunicaciones, y con ello fortalecer el comando y control de las operaciones, evitando cometer errores que puedan poner en riesgo la vida del personal y cumplimiento de la misión. Por lo cual, es fundamental para la Armada de México tomar en cuenta, además de la capacitación, aquellos aspectos y experiencias de otras Armadas, como es el caso de la uruguaya, relacionados con las comunicaciones en OMP's que contribuyan a mitigar esta problemática.

Para ello, destacaremos de cada una de las seis categorías analizada, los aspectos de interés, ya que son de suma importancia para ser considerados por la Armada de México en sus futuras misiones y que resaltamos a continuación:

- En equipos de comunicaciones es fundamental dotar a los contingentes con los medios necesarios para cubrir la gama de frecuencias del espectro electromagnético con equipos de HF, VHF, UHF, VHF-AM y satelitales (Iridium portátil y de base, BGAN en unidades móviles y telefonía celular), mismos que deberán establecerse en el memorándum de entendimiento (MOU) que se elabore con la

- ONU, ya que de ello dependerá la acreditación de las inspecciones COE e impactará en el retorno económico para la Armada de México por los equipos.
- Para la capacitación del personal de comunicaciones son indispensables no sólo los aspectos teóricos y prácticos de su especialidad, si no también, completar la preparación con aquellas destrezas y habilidades, tal como las lleva a cabo la Armada Nacional del Uruguay.
 - En la gestión del personal, es importante que un solo establecimiento o unidad administrativa lleve el control del personal de comunicaciones de la Armada, desde que se convoca a participar, hasta que concluya su misión.
 - Para mantener alta la moral y el desempeño del personal durante el tiempo que dure la misión, es primordial proporcionarles el servicio de internet Wi-Fi en la base para que tengan comunicación constante con sus familiares, así como áreas destinadas para el esparcimiento. Sin embargo, se debe tener cuidado en el uso del internet y las comunicaciones sociales estableciendo directivas al respecto para no poner en riesgo las operaciones.
 - Los procedimientos de comunicaciones, son los que utilizan cada Armada en sus operaciones cotidianas y deberán reforzarse con el uso de los procedimientos conjuntos de los Estados Unidos de América cuando se tengan que realizar OMP's combinadas con fuerzas de otros países, así como los procedimientos administrativo-operativos de Naciones Unidas.
 - En apoyo al comando y control de las operaciones, es esencial el uso de herramientas y sistemas de tecnología, así como, la versatilidad de un centro de comunicaciones móvil.

Todos estos aspectos aquí mencionados, pueden ser aprovechados y aplicados por la Armada de México, bajo el establecimiento y supervisión de una doctrina y disciplina de comunicaciones para evitar cometer errores en el desempeño de las operaciones con contingentes. Aunado al tema de las comunicaciones, existen temas de gran importancia que podrían ser profundizados en futuras investigaciones con base en este artículo como el caso del Memorándum de Entendimiento (MOU) que es pieza fundamental en la remuneración económica de las Armadas y en la acreditación de las inspecciones COE. De igual manera, también podrían realizarse eventuales trabajos de investigación en otras áreas similares a comunicaciones, por ejemplo, gestión del personal, logística, capacitación, adiestramiento, operaciones y recursos financieros, entre otros.

Fuentes consultadas

- Bremont Zamorano, Jorge (2015). «Estudio de la estructura y experiencia de la Armada Nacional de Uruguay en las Misiones de Paz y su posible aplicación a la Armada de México». Trabajo de investigación profesional del Curso de Estado Mayor. Escuela de Guerra Naval. Montevideo, Uruguay.
- CIARM (2016). «Programa de adiestramiento del personal pre-seleccionado para misiones de paz». Estado Mayor de Comunicaciones. Armada Nacional del Uruguay.
- CINU (2016). «Operaciones de Mantenimiento de Paz». Generalidades publicadas por el Centro de información de las Naciones Unidas, para México, Cuba y República Dominicana. Recuperado de <http://www.cinu.mx/temas/paz-y-seguridad/operaciones-de-mantenimiento-d/>.
- Colombo, Fernando (2014). «Introducción a las telecomunicaciones». Escuela Naval. Montevideo, Uruguay.
- CREOMPAZ (2016). Comando Regional de Entrenamiento de Operaciones de Paz de la República de Guatemala. Recuperado de <http://www.mindef.mil.gt/onu/creompaz/index.html>
- DCN (2011). «Doctrina de Comunicaciones Navales». Armada de México Estado Mayor General de la Armada. México.
- JP 3-0 (2001). «Doctrina for Joint Operations». EUA.
- ONU (2009). Handout COE System. «Introduction to the contingent owned equipment». Sistema COE, Departamento de soporte en el terreno en las Operaciones de Mantenimiento de Paz de las Naciones Unidas.
- ONU (2018). «Operaciones de Mantenimiento de Paz» Centro de datos de las Naciones Unidas. Recuperado de https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/msr_september_2018_consolidated_0.pdf
- ONU (2016). «Operaciones de Mantenimiento de Paz» Generalidades del personal militar publicadas por el Centro de datos de las Naciones Unidas. Recuperado de <http://www.un.org/es/peacekeeping/issues/military/>.
- Peña Nieto, Enrique (2014). Discurso del Presidente de México en la 6ª sesión plenaria de la Asamblea General de Naciones Unidas. Recuperado de <http://www.presidencia.gob.mx/articulos-prensa/intervencion-del-presidente-de-los-Estados-unidos-mexicanos-licenciado-enrique-pena-nieto-en-el-segmento-de-alto-nivel-del-debate-general-de-la-asamblea-general-de-naciones-unidas/>.

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

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

INDEXADA EN LATINDEX Y CLASE

La Revista del Centro de Estudios Superiores Navales se encuentra indexada en el Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal (LATINDEX), así como en la Base de Datos de Revistas de Ciencias Sociales y Humanidades (CLASE).

PRESENTACIÓN DE ESCRITOS

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

Cada artículo tendrá una extensión mínima de 15 cuartillas y una máxima de 20, incluidas las referencias, notas, cuadros y figuras. Los documentos deberán enviarse en Microsoft Word, escrito a espacio y medio entre líneas, con letra Arial a 12 puntos.

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

Presentará numeración ininterrumpida.

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

DATOS DEL AUTOR

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

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

Estos datos son indispensables para la revisión de los artículos.
No se aceptarán epígrafes ni dedicatorias.

SOBRE EL SISTEMA DE CITA

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

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

TIPO DE ARTÍCULOS

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

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

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

PROCESO DE DICTAMINACIÓN

Todos los trabajos se someten a dos etapas de dictaminación:

- Una primera lectura por parte del Consejo Editorial, con el objetivo de verificar si cubre los requisitos del perfil de la revista.
- En caso de ser aceptado, este organismo es quien propone dos dictaminadores especialistas en el tema a quienes será enviado para su arbitraje académico (de revisión por pares).
- Durante todo el proceso se conservará el anonimato tanto de los dictaminadores como de los autores.

- En el caso de discrepancia entre aceptado y rechazado, el texto será enviado a un tercer dictaminador, cuya decisión definirá su estatus de publicación; en este caso. El dictamen final es inapelable.

PERFIL DEL ÁRBITRO

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

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

CESIÓN DE DERECHOS

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

CONTACTO

Vicealmirante José Tomás Jorge Tress Zilly, Director.
Teniente de Navío Alberto Medina Angeles, Editor.
Correo: revista.cesnav@hotmail.com
Tel: 56 08 08 47 ext. 7660.

VERSIÓN ELECTRÓNICA

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

EDITORIAL POLICY

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

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

INDEXED IN LATINDEX AND CLASE

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

PRESENTATION OF WRITINGS

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

Each article will be at least 15 pages long and a maximum of 20, including references, notes, figures and charts. Documents must be sent in a Microsoft Word file, 1 ½ space between lines, Arial font, size 12.

Left margin of 2.5 cm and right of 3 cm.

Continuous numbering is needed.

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

AUTHOR DETAILS

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

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

This data is essential for the review of articles.

Synopsis and inscriptions will not be accepted.

ABOUT THE CITATION SYSTEM

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

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

TYPE OF ARTICLES

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

Academic or Scientific Article	Non-Academic Article or Essay Type
Title	Title
Abstract	Abstract
Key words	Key words
Introduction	Introduction
Material and Methods	Analysis or discussion
Results	Conclusions
Discussion	Sources consulted
Conclusions	

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

EVALUATION PROCESS

All work is subject to two stages of evaluation:

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

ARBITRATOR'S PROFILE

The editorial process of CESNAV's magazine establishes the obligation to arbitrate the articles considered for publication. Accordingly, a specialist arbitrator, whose profile allows him(her) to review the quality and Revista del Centro de Estudios Superiores Navales. Abril-Junio de 2017. Volumen 38. Número 2. ISSN: 1870-5480 97 authenticity of the text, is considered and afterwards he (she) will issue his (her) recommendations to the author.

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

TRANSFER OF RIGHTS

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

POINT OF CONTACT

Vicemirante José Tomás Jorge Tress Zilly, Director.
Teniente de Navío Alberto Medina Angeles, Editor.
Mail: revista.cesnav@hotmail.com
Tel: 56 08 08 47 ext. 7660.

ELECTRONIC VERSIÓN

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