

**POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO MARÍTIMO MEXICANO
DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SEGURIDAD NACIONAL
NATIONAL POLICY OF MEXICAN MARITIME
DEVELOPMENT FROM A NATIONAL SECURITY PERSPECTIVE**

Resumen

En la evolución histórica de nuestro país, ha habido diferentes políticas de gobierno que han intentado impulsar los variados sectores del ámbito marítimo, y solo en la administración federal recién terminada (2012-2018) se elaboró y expidió en el Acuerdo del DOF del 30 de noviembre de 2018, por el entonces Secretario de Marina en su calidad de Presidente de la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas (CIMARES), la «Política Nacional de Mares y Costas de México»; siendo esta la primera ocasión que se redacta un documento de esta naturaleza, de manera multi e interdisciplinaria, liderada excepcionalmente por la Secretaría de Marina, la cual, al mismo tiempo, se encuentra realizando sus «primeros pasos» con sus nuevas responsabilidades como Autoridad Marítima Nacional. No obstante, estos extraordinarios logros de citada institución, se observa en la antedicha política, que contiene un matiz preponderantemente medio ambiental y social-económico, omitiéndose por razones desconocidas, circunscribir precisamente la misión principal de la SEMAR a través de la Armada de México en su función de guardia costera, de procurar la defensa, seguridad y protección de los intereses marítimos nacionales.

Abstract

In the historical evolution of our country, there have been different government policies that have tried to promote the various sectors of the maritime field, and only in the recently concluded federal administration (2012-2018), was drafted and issued an Agreement on November 30th 2018 in the Official Journal of the Federation (DOF), by the then Secretary of the Navy in his position as Chairman of the Inter-Secretarial Commission for the sustainable management of Seas and Coasts (CIMARES), the «National Policy of Seas and Coasts of Mexico»; This is the first time that a document of this nature has been written, in a multi and interdisciplinary manner, led exceptionally by the Ministry of the Navy. Which, at the same time, is making its «first steps» with its new responsibilities as a National Maritime Authority; However, these extraordinary achievements of the institution, are observed in the aforementioned Policy, which contains a predominantly environmental and social-economic nuance, omitting for unknown reasons to circumscribe precisely the main mission of the SEMAR through the Navy in its function of the coast guard, that is to ensure the defence, safety and protection of national maritime interests.

**VICEALMIRANTE
RUBÉN ALFONSO VARGAS SUÁREZ**

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

ruben280159@gmail.com

Artículo recibido el 30 de abril de 2019. Aprobado el 26 de junio de 2019.

Los errores remanentes son responsabilidad de los autores.

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

Introducción

El reto de la tesis doctoral del suscrito, «El desarrollo marítimo mexicano desde la perspectiva de la seguridad nacional» fue demostrar metodológicamente lo que hasta ahora se ha documentado o percibido de facto por muchos, sobre que, la seguridad guarda una estrecha relación con el desarrollo, es decir «a mayor seguridad mayor desarrollo y viceversa» y que estos conceptos están sustentados por el poder nacional que un país logre concretar.

La investigación de este tema es importante, porque permite identificar la relación estrecha entre los objetivos nacionales permanentes de seguridad y desarrollo, vinculación estratégica casi relegada en la historia de nuestro país, y que proporciona conocimientos conceptuales que son indispensables comprender y aplicar de manera estratégica, en la planeación y conducción de políticas nacionales a corto, mediano y largo plazos.

Parte fundamental de la investigación fue identificar vulnerabilidades, riesgos y amenazas con el fin de definir líneas de acción para anular sus efectos y enfrentar las causas manifiestas en contra de la seguridad y protección marítimas, en el marco de la seguridad multidimensional y cooperación internacional, que orienten y proyecten el desarrollo marítimo mexicano de manera integral y multidisciplinaria, con lo cual se espera beneficiar, en lo general el desarrollo nacional y en lo particular el sector representado por los intereses marítimos nacionales.

Para tal efecto, y en función de la situación actual de violencia e inseguridad en el país, esta línea de investigación promueve primeramente el crecimiento de las capacidades marítimas que México necesita, para proporcionar defensa, seguridad y protección a los intereses marítimos, como son los servicios de seguridad y protección marítima y portuaria, que la Armada proporciona en funciones de guardia costera, para garantizar la seguridad de la población y buques en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas.

Por lo tanto, el propósito indirecto de la investigación consistió en analizar las causas y consecuencias que se han presentado en el desarrollo de los intereses marítimos en México, y proponer con base en estos conocimientos, una política marítima de Estado, que de manera integral presente estrategias que promuevan el desarrollo de los intereses marítimos desde la perspectiva del poder marítimo y la seguridad marítima.

El Desarrollo Marítimo Mexicano desde la Perspectiva de la Seguridad Nacional

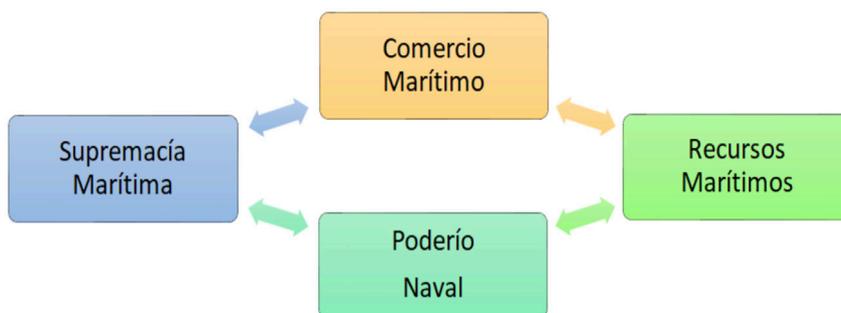
En México, el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018 y su correspondiente Programa para la Seguridad Nacional, se convirtió en la política nacional que vino a dar orden y orientación a cada uno de los sectores que componen la Administración Pública Federal Centralizada y Descentralizada, al contener para cada uno, en forma de políticas públicas, un diagnóstico general al que obedecen objetivos, estrategias y líneas de acción con metas mejor definidas.

Con base en lo anterior, las diferentes industrias productivas del ámbito marítimo han asumido su propio crecimiento conforme al impulso que han tenido de sus dirigentes, y esa fue parte del objeto de la investigación, que estudió metodológicamente la seguridad marítima en sus diferentes dimensiones, así como los factores que han incidido positiva o negativamente para que los intereses marítimos que más apoyan al crecimiento económico para el desarrollo nacional, se encuentren tal y como están; como el comercio y transporte marítimos, la pesca marítima, el petróleo de zonas marinas, el turismo náutico y el poder naval de la federación, entre otros.

Al respecto de los intereses marítimos vale la pena recordar los conceptos que sobresalen de la teoría de Mahan sobre el poder marítimo, al definirlo como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto; donde el poder marítimo es igual al poder naval más los intereses marítimos, y consiste en la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio (Mahan, 1890).

Por un lado: «los intereses marítimos encierran valores económicos y sociales, en tanto que el poder naval los políticos y militares. Los intereses marítimos concurren al desarrollo y el poder naval a la seguridad. El poder naval requiere de un respaldo institucional a través de políticas de Estado y el desarrollo de un «Interés Nacional» (sic) caso contrario resulta imposible lograr este o cualquier otro objetivo», es decir, demanda la voluntad nacional, pueblo y gobierno (Dallanegra, 2010, p. 2).

Figura 1: Círculo virtuoso del poder marítimo



Fuente: De la obra *El poder marítimo: una guía para el Siglo XXI* (Geoffrey, 2007)

Lo anterior, sustentado en el argumento de Geoffrey Till (2007), que establece que, entre mayor comercio marítimo ha de desarrollar un país, conseguirá mayores recursos económicos. Estos recursos, invertidos en incrementar el poder naval de dicho Estado, le conferirán supremacía y seguridad marítima por encima de otras naciones. Citada supremacía le permitirá, consecuentemente, incrementar su comercio marítimo. La lógica de Till es que, mientras el mar preserve su relevancia estratégica, el círculo virtuoso del poder marítimo se mantendrá vigente, conforme la figura 1 anterior.

A partir del Modelo de Desarrollo Marítimo construido en la tesis del suscrito y considerando las herramientas analíticas de la teoría fundamentada, como es el

paradigma condiciones/consecuencias (ver figura 2) y su integración en el tiempo mediante el proceso y contexto, se logró analizar en el periodo de 1940 a 2018, las causas y consecuencias en cada uno de los intereses marítimos (pesca, petróleo, turismo, transporte y comercio, y poder naval) desde la perspectiva de los factores de desarrollo (capital humano, capital físico o infraestructura, capital productivo, capital jurídico y capital tecnológico) y la seguridad ampliada (política, económica, social, ambiental y militar), obteniendo los siguientes conclusiones (Vargas Suárez, 2018).

Figura 2: Paradigma condiciones/consecuencias del desarrollo marítimo.



Fuente: Elaboración propia.

Nuestro país ha vivido una evolución y secuencia histórica basada en procesos de mejora continua, que permiten que México este posicionado como la décima cuarta economía mundial; en contraste con que, cuenta con más de 50 millones de personas catalogadas como pobres y que según estudios, los mecanismos para la distribución equitativa de la riqueza no han funcionado favorablemente para ese personal menos agraciado y por lo tanto existe una gran desigualdad.

En las dimensiones de seguridad económica y seguridad política las fuentes de amenazas al desarrollo marítimo se han ubicado principalmente en las crisis económicas que estuvieron presentes en nuestro país desde la década de los 60 y que tuvo su máxima expresión en los años 80, además del sistema especulativo, las élites financieras, las bolsas de valores, los paraísos fiscales y la concentración de la riqueza, todos ellos en mayor o menor medida; entrelazados con los fenómenos de la corrupción e impunidad tan arraigados en México, que han afectado los valores bajo

riesgo como la desigualdad, la pobreza y el desempleo, que afectan y son parte de la seguridad social de la nación.

En las dimensiones de la seguridad política y seguridad militar las fuentes de amenazas al desarrollo marítimo se han ubicado en la creciente demanda de drogas en el mundo y principalmente por nuestro vecino del norte, y cuyo tráfico se realizaba en los años 80 y 90 desde los países productores de Sudamérica como ruta natural por nuestro país, hasta la ocurrencia del atentado terrorista contra EE.UU. el 9/11, que los obliga a cerrar sus fronteras, con lo que se dificulta el narcotráfico, generando que gran parte de la droga se comercie en México provocando el surgimiento de la D.O. y mucha violencia por el control de «plazas», como parte de las amenazas a la seguridad nacional y por ende a la seguridad marítima.

Este fenómeno, combinado con la corrupción e impunidad de las autoridades, la pobreza, la desigualdad y el desempleo, generan que se sume a otros delitos que dañan severamente a la sociedad y su desarrollo, como el robo, secuestro, extorsión, homicidio, etcétera.

Luego entonces, las crisis económicas, la corrupción e impunidad, el narcotráfico y la delincuencia organizada son los fenómenos que sobresalen en la condición contextual del devenir histórico de nuestro país desde los años 60 hasta la actualidad.

En contraparte las políticas generadas por los diferentes gobiernos como la marcha al mar, ni un paso atrás, el Plan Nacional de Desarrollo y sus programas derivados, etc., así como las diversas leyes y organismos de coordinación creados para la implementación de estrategias en los sectores de interés y producción, han fortalecido y consecutivamente se han modernizado poco y lentamente para responder a las demandas de divisas del país a través de la producción de bienes y servicios. Divisas que son invertidas en infraestructura y empresas generadoras de empleos necesarios para impulsar el crecimiento económico nacional.

Pero lo más significativo es identificar que los actos terroristas del 9/11 contra los EE.UU., son la razón fundamental por lo que esta nación tomó acciones para su defensa, seguridad y protección de sus intereses de todo tipo, inclusive comerciales; como lo es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN); y en la colaboración y cooperación con nuestro país, se fortaleció la seguridad marítima y prosperidad de la región, lo que ha impactado los intereses marítimos de México.

En la demostración de la simbiosis que existe entre el desarrollo y la seguridad, al aseverar que sin seguridad no hay desarrollo y viceversa, es relevante la solicitud que hacen diez exmilitares de muy alto nivel al presidente Donald Trump, para que no termine con el TLCAN, el cual, según su opinión, este debe ser modernizado y fortalecido, ya que consideran que no es tan solo un acuerdo comercial, es más un asunto de seguridad nacional.

Hoy en día, nuestro país cuenta con los enlaces de transporte marítimo que le permiten estar conectado con el mundo. La infraestructura marítima portuaria continúa su evolución conforme a los requerimientos de las embarcaciones y demanda económica.

El turismo náutico o «industria sin chimeneas», poco a poco ha logrado posicionarse como un gran generador de divisas, por encima del ingreso petrolero. El sector de los cruceros turísticos en el mundo crece cada día, y México es un destino por

excelencia, gracias a sus múltiples beneficios para los visitantes en la relación costo-beneficio por el precio del dólar y los magníficos destinos de playa, arqueológicos, gastronómicos, etcétera.

El sector pesquero, bajo los conceptos de sustentabilidad promovidos por la FAO a nivel mundial, ha logrado por el momento estabilizar su producción pesquera en la atención de la demanda alimentaria de la creciente población mexicana, mediante el establecimiento de zonas de pesca y vedas vigiladas en parte por unidades de la Armada de México y otras autoridades.

Por su parte la industria del petróleo en zonas marinas ha sido desde los años 80 el principal sustento de la economía mexicana al solventar con su productividad hasta hace algunos años de explotación, más del 30 por ciento del PIB nacional; sin embargo, el comportamiento paulatino a la baja de la producción, de este recurso no renovable, hizo necesario el cambio de estrategias del gobierno para su explotación a través de la llamada reforma energética, que contempla la atracción de inversión nacional y extranjera para la exploración y explotación del energético tanto en aguas someras como profundas con el empleo de nueva tecnología.

Hasta antes del 9/11 la Armada de México en el cumplimiento de su misión y tareas fundamentales de proteger la soberanía y coadyuvar para mantener el Estado de derecho en la mar, realizaba operaciones de patrulla y vigilancia de las zonas marinas mexicanas y así evitar y disuadir, entre otros actos, la pesca ilícita, el contrabando de armas, drogas y personas, evitar la contaminación marina, etc., todo ello en coadyuvancia de otras autoridades como los inspectores de pesca, la PROFEPA, capitanías de puerto, AGA, SAT, entre otras.

Sin embargo, después del 9/11 la comunidad internacional y específicamente los EE.UU. reaccionaron para blindar ese país en contra de nuevas agresiones, lo que provocó lo siguiente:

- Al blindar sus fronteras se dificulta el tráfico de drogas hacia EE.UU. vía nuestro país. Gran cantidad de esa droga ahora se queda en nuestro país generando el crecimiento de la delincuencia organizada y la violencia por la disputa de plazas.
- EE.UU. promovió con México y Canadá la creación de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN) que conllevó una serie de acciones en pro de la seguridad para la protección del comercio marítimo.
- Estas acciones dieron lugar a la creación del Centro Unificado para la Atención de Incidentes Marítimos (CUMAR) para la implementación del Código para la protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP) por iniciativa internacional, de la que se derivan los grupos de inspección y verificación en los puertos para coadyuvar tanto en la seguridad como en la protección marítima y portuaria; reforzado posteriormente con la creación de las Unidades Navales de Protección Portuaria (UNAPROP).
- Para la seguridad en las zonas marinas se creó toda una red de Estaciones de Búsqueda y Rescate (ENSAR), no tan solo con capacidades para la salvaguarda de la vida humana en la mar, sino también de patrulla y vigilancia en las aguas interiores, playas, balnearios y aguas aledañas a los recintos portuarios, fortaleciendo la seguridad de todos los intereses marítimos, objetos de la presente investigación.

- Las sucesivas modificaciones al artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal desde el 2005 a la fecha otorgan nuevas atribuciones a la SEMAR para cumplir a través de la Armada, siendo lo más relevante, primero:
 - «a) Cumplimiento del orden jurídico nacional en las materias de su competencia; b) Seguridad marítima, salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en la mar y el control de tráfico marítimo; c) Vertimiento de desechos y otras materias al mar distintas al de aguas residuales, y d) Protección marítima y portuaria, en los términos que fijan los tratados internacionales y las leyes de la materia, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal».

Posteriormente se atrajo el reconocimiento a la SEMAR como la Autoridad Marítima Nacional y el otorgamiento de la función de Guardia Costera a través de la Armada.

- Con todo esto, hoy en día nuestro país cuenta con una legislación muy desarrollada y fortalecida en las diferentes actividades marítimas productivas, el reto es continuar construyendo e impulsando las políticas necesarias para contar con los medios y estrategias para hacer que se cumpla la ley y normatividad existente.

Finalmente se precisa que dentro de la dimensión de la seguridad política es indispensable que a la brevedad se consolide la iniciativa de implementar el Sistema Nacional Anticorrupción, que como herramienta del Estado - nación dará orden y transparencia a todas las acciones de la estructura de gobierno en beneficios de los programas emanados del Plan Nacional de Desarrollo mediante la transparencia y la rendición de cuentas.

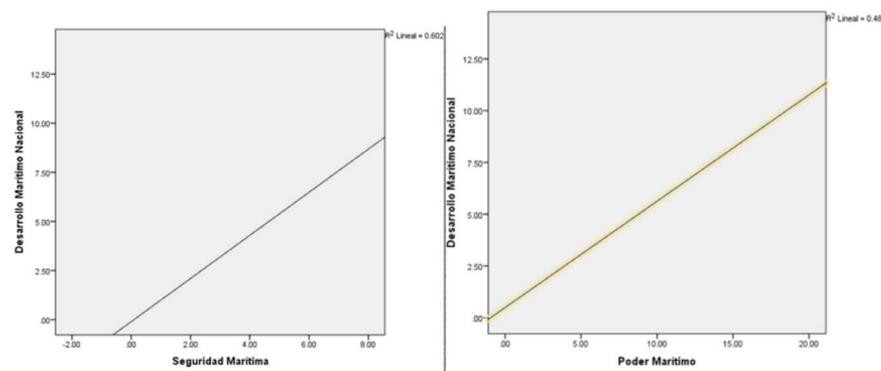
Como parte de la metodología mixta secuencial y empleando las mismas categorías y subcategorías de análisis del modelo cualitativo, se desarrolló un modelo cuantitativo que integró ecuaciones lineales con variables e índices internacionales relacionados con las categorías, con la finalidad de comprobar 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 (Ver Figura 3).

A partir de la operacionalización del modelo cualitativo, se generaron 18 algoritmos matemáticos y se analizaron 5 mil 250 valores; de tal 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».

Figura 3: Gráficos resultantes de la Prueba de dispersión.



Fuente: Elaboración propia.

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.

Política Nacional de Desarrollo Marítimo

Dado que en México al menos 10 dependencias de la Administración Pública Federal tienen responsabilidades en el ámbito marítimo; ante la preocupación por el crecimiento desordenado en sus litorales y como parte del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, se creó la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas (CIMARES, 2017) con el propósito de: «coordinar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las acciones de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, descentralizada y paraestatal relativas a la formulación e instrumentación de políticas nacionales para la planeación, ordenación y desarrollo sustentable de los mares y las costas del territorio nacional».

Citada comisión originalmente tuvo como presidente al secretario de la SEMARNAT (Presidencia de la República, 2008). Sin embargo, ante el retraso, por la falta de continuidad, por el cambio de administración federal, sumado al cambio de partido en el gobierno, del PAN al PRI, a solicitud del presidente original de la CIMARES, en octubre del 2015 se transfirió la presidencia a la SEMAR, bajo el

argumento de que esta secretaría cuenta «con mayores fortalezas y atribuciones del ámbito marítimo nacional», y de esta forma, «se podría otorgar mayor solidez a la protección de los mares y costas» (Presidencia de la República, 2015).

Con esta transferencia, la CIMARES se reestructuró para atender cuatro temas:

«a) Procesos y ordenamientos ecológicos, b) economía y competitividad, c) agenda internacional y d) salud oceánica; y a partir de ellos, promulgar una política nacional de mares y costas de México, y cuyo objetivo general es «mejorar la situación de las zonas marinas y costeras de México, mediante una gestión que induzca el desarrollo económico y social sin menoscabo del patrimonio natural de estas regiones» (CIMARES, 2017, p. 47).

Antedicha Política Nacional de Mares y Costas de México, fue elaborada y publicada en el DOF del 30 de noviembre de 2018 por la presidencia de CIMARES, y del análisis de su contenido se puede apreciar que está enfocada a la gestión y ordenamiento de los mares y costas mexicanos con el fin de detener y revertir el deterioro que han sufrido a lo largo de décadas y así potenciar su desarrollo actual y futuro; también se aprecia que solo establece cinco intereses marítimos, que, desde su punto de vista y aspectos citados, preocupan a México: 1. Turismo 2. Hidrocarburos; 3. Minería marina; 4. Puertos y marina mercante; y 5. Pesca y acuicultura; sin tomar en cuenta el Poder Naval.

Es decir, en esta política no se establece la perspectiva de acciones para la defensa, seguridad y protección de los que se deben identificar como intereses marítimos nacionales; confirmando con esto que, hasta el momento, en México no existe una política o estrategia marítima totalmente integral que los describa y evalúe puntualmente como tales, y solo la Secretaría de Marina (SEMAR) en su programa sectorial 2007-2012 los identificaba como aquéllos que les corresponde atender desde la perspectiva de la defensa y seguridad nacional, de la siguiente forma (SEMAR, 2007):

«a) Defensa de la soberanía e integridad del territorio nacional; b) Protección de instalaciones estratégicas; c) Preservación del estado de derecho en las zonas marinas mexicanas; d) Conservación del medio ambiente marino; e) Resguardo de los recursos marítimos naturales renovables y no renovables; f) Auxilio a la población para minimizar los efectos de desastres naturales o provocados por el hombre; g) Salvaguarda de la vida humana en la mar».

En los hechos, la legislación marítima mexicana ha sufrido la mayor cantidad de modificaciones y adecuaciones de la ley, en los últimos 15 años, para responder a las exigencias y coyunturas internacionales dentro del marco de la globalización en ambos sentidos: primero, incorporados al libre comercio en búsqueda de las mejores condiciones de progreso y crecimiento económico para el desarrollo nacional, y segundo, generando la seguridad nacional necesaria para contrarrestar los riesgos y

amenazas al poder nacional del Estado, y en el caso específico de la presente investigación, para el desarrollo de los intereses marítimos mexicanos.

La conjunción de acciones en los últimos años, como la creación de la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas en México, así como el reconocimiento de la SEMAR como la Autoridad Marítima Nacional, coadyuvarán en la resolución de la falta de coordinación, cooperación y colaboración entre los diferentes entes para la solución de conflictos y mejor desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

Lo anterior, porque se preveía, el surgimiento de una coordinación ejecutiva y estratégica liderada por la SEMAR, a través del fomento de las buenas relaciones interpersonales entre los Mandos y directivos superiores de todas las instituciones con responsabilidad en el ámbito marítimo, mediante la creación de los mecanismos rutinarios en los diferentes niveles de coordinación estratégica, operacional y táctica; convirtiéndose en la institución líder del Poder Marítimo Nacional, en todo lugar, situación y circunstancia, tanto durante la paz, crisis o guerra. Todo ello, dentro del contexto de las políticas de relaciones exteriores, de seguridad, de defensa y económicas del país» (Chile, 2009, p. 10; Rodríguez Sánchez Lara, 2017).

Sin embargo, la nueva administración, que con mucho tino ha seleccionado como su principal estrategia, el combate a la corrupción e impunidad (política interna que en la SEMAR se instituyó hace más de 25 años), esperando que con ella se logre revertir las amenazas a la seguridad nacional como la pobreza, la desigualdad y el desempleo; espera con muy altas expectativas, que con la creación de la guardia nacional, se alcance en cinco años, a controlar o minimizar los fenómenos del narcotráfico y la D.O. que dañan severamente a la sociedad y su desarrollo, al asociarse con muchos otros delitos como el robo en todas sus modalidades, el secuestro, la extorsión, el homicidio, etcétera.

Lo anterior, confirma los análisis de autores profesionales de la ciencia política como el doctor Emilio Vizarratea (2013), que especifican que, lo que hace falta en México, además de llevar la teoría a la práctica, es la instrumentación de políticas de Estado y no de régimen presidencial, pues, aunque el Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018 se describe como una Política Multidimensional para México del siglo XXI, el mismo título lo circunscribe al solo periodo de gobierno presidencial.

Por lo tanto, se pronostica que por la falta de continuidad gubernamental, las estrategias y/o políticas públicas consideradas en los planes nacionales de desarrollo del país, en cumplimiento a los artículos 25 y 26 de la Constitución, no se elaboran con una visión de Estado, con metas de corto, mediano y largo plazos, así como mecanismo que obliguen a su cumplimiento, sin importar el partido político que se encuentre en el poder; de esa manera posiblemente tendríamos un país con desarrollo sustentable acorde a sus riquezas y recursos con que se cuenta (Rodríguez Sánchez Lara, 2017).

Conclusiones

Con la finalidad de proyectar el desarrollo marítimo mexicano de manera sustentable y racional, es necesario continuar coordinando 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 política, económica, social, ambiental y militar, que generen las condiciones favorables para el crecimiento y desarrollo marítimo en la pesca, petróleo, turismo, comercio, transporte y seguridad entre los más importantes.

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

Se recomienda implementar las estrategias desarrolladas en el análisis FODA, las cuales fueron integradas a la Política de Desarrollo Marítimo que se presenta a continuación como una propuesta de solución y que se trabajó de manera complementaria con la línea de investigación para fortalecer el desarrollo marítimo en México.

Propuesta de una Política Nacional de Desarrollo Marítimo

El Estado mexicano como un actor responsable dentro del sistema marítimo mundial, es además uno de los engranajes más importantes del sistema y, por lo tanto, resulta imprescindible establecer a través de su Política Nacional de Desarrollo Marítimo, los intereses, objetivos y estrategias que guíen el esfuerzo nacional, hacia el desarrollo, armónico y sustentable; del Poder Marítimo de México.

Introducción

El espacio marítimo de México está integrado por 11 mil 122 Km de línea de costa de los cuales, el litoral del Océano Pacífico tiene 7 mil 828 Km y 3 mil 294 Km, corresponden a los litorales del Golfo de México y Mar Caribe, en donde se ubica el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva, además de las islas, islotes, arrecifes, cayos, plataforma continental y zócalos submarinos, teniendo una extensión total de superficie de 3 millones 149 mil 920 Km², por el O. Pacífico con 2 millones 320 mil 380 Km²; y en el Golfo de México y Mar Caribe con una extensión de 829 mil 540 Km² (INEGI, 1999).

La ubicación del país entre los dos océanos más grandes del mundo, así como su extensa superficie marítima en donde se ejerce soberanía y derechos soberanos para el usufructo de los recursos naturales renovables y no renovables, son los elementos que señalan el papel evidentemente marítimo de México y en este contexto, para consolidar la naturaleza marítima de México, a través del fortalecimiento del Poder Marítimo Nacional, es necesario un crecimiento sustentable de las actividades marítimas comerciales, partiendo de una visión integradora para alcanzar los Intereses Marítimos Nacionales, así como el establecimiento de una misión y valores, acordes a los retos que se pretenden superar.

Para lograr lo anterior, también es necesario consolidar en una sola organización la responsabilidad de coordinar los esfuerzos de las distintas áreas que, en el ámbito de sus atribuciones, les corresponda aportar al desarrollo marítimo del país, y en este sentido, la Secretaría de Marina (SEMAR), como Autoridad Marítima Nacional, ha iniciado un proceso para el fortalecimiento del Poder Marítimo de México.

Contexto actual nacional e internacional

La capacidad de México para hacer uso de sus mares constituye la expresión más amplia del Poder Marítimo Mexicano, donde se amalgama lo económico, social, político y militar, como parte del sustento del Poder Nacional, siendo en este sentido, que el desarrollo del Poder Marítimo requiere del carácter de su gobierno.

Las políticas económicas implementadas por el gobierno han colocado a México en el contexto mundial por el valor de su comercio, lo que representa un potencial en cuanto a importaciones y exportaciones de productos varios movilizados por el transporte marítimo. Para poder atender el manejo de estas mercancías, se han adoptado medidas que favorecen a la infraestructura portuaria, a través de un desarrollo y modernización paulatina; sin embargo, otros elementos del Poder Marítimo Mexicano, como la marina mercante y la industria naval, no han recibido el mismo tipo de apoyo por parte del gobierno, lo que ha provocado la disminución de buques con bandera nacional, hasta casi su desaparición, además de una incipiente construcción de barcos en el país.

Por su parte, el sector pesquero, parte importante de la economía mexicana por ser una fuente de ocupación muy amplia, tanto para la captura, como para el procesamiento y comercialización de los productos del mar, requiere del incremento de la construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones, debido al estado de la flota pesquera, que actualmente se encuentra con un alto grado de obsolescencia, así como las dificultades en el manejo de garantías y financiamiento. Adicionalmente, es necesario una urgente reordenación y regulación por la corrupción y anarquía existente, además de la pesca furtiva, que sin respetar vedas o profundidades, afectan cada vez más los ciclos reproductivos críticos.

La industria de la construcción y reparación naval juega un papel importante en el desarrollo marítimo de los países, pues impacta en el desarrollo socioeconómico del mismo, al ser una fuente de aprovechamiento integral de la actividad marítima al incidir en el transporte, la pesca, así como en la actividad turística y petrolera. Por lo anterior, es necesario sustituir o incrementar los astilleros ya existentes para fortalecer esta rama económica estratégica que coadyuva a la autodeterminación tecnológica y comercial.

Las actividades de la marina de recreo; compuesta por cruceros, transbordadores, yates de motor o vela; captan divisas y genera múltiples empleos en los diferentes puertos mexicanos, debido a la belleza ecológica y extensión de la franja costera, en donde se ubican importantes desarrollos turísticos que se han convertido en el destino favorito de los cruceros, por lo que se requiere mejorar contar con puertos que ofrezcan seguridad y servicios de clase mundial.

El Poder Naval del país, representado por la SEMAR Armada de México y elemento del Poder Marítimo Mexicano, debe ser proporcional a los intereses marítimos por defender, de tal forma que se desarrollen sin interferencia ni presiones de ningún tipo, garantizando en todo momento el oportuno y libre disfrute de los recursos marítimos nacionales. Si bien es cierto que ha recibido un apoyo decisivo por el gobierno federal en los últimos dos sexenios, este aún ha sido limitado a la sustitución de aquellos componentes que han sido empleados intensivamente en la lucha contra la delincuencia organizada, con un escaso desarrollo de capacidades para el cumplimiento de su misión primaria: la defensa marítima de México.

El 17 de junio de 2017, la SEMAR recibió de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Autoridad Marítima Nacional y con ello, se inició en el país la consolidación de las obligaciones que tiene el Estado mexicano con la comunidad internacional en el ámbito marítimo. Esta decisión gubernamental, aglutinó en un solo ente, atribuciones y medios, con lo que se logró fortalecer el ejercicio de la autoridad; sin embargo, también incrementó los retos y desafíos a la SEMAR, puesto que los requerimientos de recursos humanos, materiales y humanos, aumentaron de manera importante. En este sentido, el apoyo del gobierno para el fortalecimiento de las capacidades operativas de las capitanías de puerto, así como las necesarias para el cumplimiento de las funciones de guardia costera, resulta de vital importancia para la consolidación de la Autoridad Marítima Nacional.

En el contexto internacional, la crisis económica de 2008 ralentizó de manera importante la economía global, afectando con ello el comercio marítimo internacional, así como el turismo náutico y la construcción de nuevos buques. Tras una relativa mejora de la economía global, se inició un ligero repunte de las actividades comerciales marítimas, sin embargo, algunos sectores de la actividad comercial en el mar, como la explotación petrolera costa fuera, continúa por debajo de los niveles en que se encontraba en 2008.

A partir del análisis de la evolución del crecimiento económico de China, como el de la India, se observa que ambas naciones en el 2030 se colocarán dentro de los primeros tres economías del mundo, junto con Estados Unidos (Sadler, 2013). Esta tendencia impactará de forma directa en el transporte marítimo, con resultados desfavorables para la región, si continúan las condiciones actuales del transporte marítimo en Latinoamérica.

En el sector de la pesca, el aumento de la temperatura generado por el cambio climático ha impactado enormemente al Ártico, que, si bien es cierto, lo anterior representa para la comunidad global una amenaza; también es cierto que se abrirán nuevos espacios marítimos en donde la pesca ha estado limitada a breves periodos de tiempo. Adicionalmente, se abrirán nuevas rutas comerciales y acceso a las áreas que no ha sido exploradas, en donde existe potencialmente, el 25 por ciento de las reservas de petróleo y gas que aún no ha sido descubiertas.

Las proyecciones sobre la producción y consumo de productos derivados del petróleo sugieren un incremento de entre el 38 al 63 por ciento. De igual forma la producción de gas natural, así como las reservas de este combustible, colocan a Estados Unidos y a Rusia, como los mayores productores de gas hacia el 2030 (Sadler, 2013).

Respecto al movimiento de carga a granel, el mineral de hierro y carbón, donde destaca América Latina como una de las regiones más importantes en producción de hierro, mientras que China será uno de los más importantes productores de carbón, siendo este mineral, el principal producto transportado vía marítima. Por su parte, el transporte marítimo de petróleo y sus derivados, continuará siendo de los más importantes, el dónde las principales zonas geográficas de exportación, continuarán siendo el Golfo Árabe y el Medio Oriente, mientras que las regiones receptoras de este producto se concentrarán en China, Asia del Sur y Europa.

Los granos, otro producto primario relevante movilizado a nivel global a través del transporte marítimo, tendrá como destino África, el Medio Oriente, el Sudeste Asiático y Latinoamérica, dominada la exportación por EE.UU. Por su parte en el movimiento de contenedores, China continuará manteniendo su liderazgo, apareciendo en cuarto lugar, América Latina. Finalmente, en materia de construcción naval, China desplazará a Japón y Corea del Sur (Sadler, 2013).

La situación en el ámbito de la seguridad marítima internacional, requerirá la contribución de las armadas del mundo, a fin de combatir el contrabando y la migración ilegal, además de auxiliar a la población ante la ocurrencia de desastres de origen natural o antropogénico.

Fundamentos de la Política Nacional de Desarrollo Marítimo

La ubicación privilegiada de México, con sus mares, islas y costas como parte fundamental de su territorio, hace necesario la definición de un instrumento que dirija las acciones intergubernamentales de aquellas instituciones y dependencias con responsabilidad en estas importantes áreas del país.

El inadecuado avance en el desarrollo del potencial marítimo del país, resultado de una sociedad arraigada territorialmente al altiplano central, así como la implementación de estrategias gubernamentales improductivas, requiere del fortalecimiento estructural del sector marítimo mexicano mediante la formulación e implementación de una política nacional que guíe los esfuerzos de los tres órdenes de gobierno para hacer más efectiva la toma de decisiones y de esta manera, detener y revertir el deterioro del sector, llevándolo a su máximo potencial sustentable y sostenible.

Evolucionar desde una visión continental hacia una marítima, implica la participación de cada componente orgánico del Estado Mexicano, de tal manera que esta conciencia nacional sobre la importancia del desarrollo marítimo impacte en su crecimiento y usufructo, apoyando con ello, el logro de los intereses y objetivos nacionales. La importancia de este reto se encuentra en la diversidad de actores que interactúan con el entorno marítimo y los roles que desempeñan, de ahí la necesidad de estrategias que dirijan sus esfuerzos.

El entorno marítimo, como un espacio mayoritariamente internacional donde interactúan tanto países ribereños, como algunos mediterráneos, tiene como principal marco jurídico la Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), mecanismo de regulación del cual México es parte. Adicionalmente, existen otros mecanismos jurídicos internacionales de los

que México también es parte, como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés), que establece las medidas de cumplimiento relacionadas con la seguridad y la protección marítima, y el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), cuyo contenido se refiere a las acciones a ser implementadas en materia de prevención de la contaminación por buques.

En este contexto, la legislación marítima nacional cubre mayoritariamente los aspectos principales de la normatividad internacional, sin embargo, derivado de la problemática de haber tenido una Autoridad Marítima Nacional con atribuciones, pero sin los medios necesarios para hacer cumplir la ley, debilitó de manera importante la aplicación del Estado de Derecho en las zonas marinas y litorales del país. Esta situación cambió radicalmente cuando el 17 de junio de 2017, la SEMAR recibió la Autoridad Marítima Nacional, uniendo en una Institución, tanto las atribuciones como los medios necesarios para hacer cumplir la ley en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas.

Junto con la Autoridad Marítima Nacional a cargo de la SEMAR, nace la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), que tiene como objetivo estratégico el «incrementar la seguridad y protección marítima, así como la prevención de la contaminación del medio marino en aguas de jurisdicción nacional de conformidad con las disposiciones legales nacionales e internacionales», siendo de esta manera como el Estado mexicano busca alcanzar los intereses y objetivos nacionales, así como fortalecer la coordinación entre las instituciones y dependencias con responsabilidad en el sector marítimo que permita el desarrollo pleno de las actividades cotidianas en la zonas marinas y litorales mexicanos.

Objetivos y Estrategias de la Política Nacional de Desarrollo Marítimo

Visión 2030: El Estado mexicano desarrolla de manera sustentable los recursos e intereses marítimos, posicionándose como un país desarrollado con una economía entre los 10 primeros lugares a nivel mundial.

Misión: El Estado mexicano empleará a la Administración Pública Federal y gobiernos de los estados costeros del país, para promover el desarrollo sustentable de los recursos e intereses marítimos; con el fin, de incrementar la economía del país; aumentar la derrama económica en los estados costeros; y mejorar la calidad de vida de su población.

La capacidad de México para hacer uso de sus mares constituye la expresión más amplia del Poder Marítimo Mexicano, en su acción de proyección política, económica, social, ambiental y militar y si se considera que la suma de los conceptos intereses marítimos y poder naval constituyen al poder marítimo, se amalgama de esta manera a lo económico, social, político, ambiental y militar, como sustento del poder nacional.

Objetivo Nacional Permanente:

I. Impulsar el desarrollo económico de México.

Interés Marítimo Nacional: Industria de la Pesca
Objetivo Marítimo Nacional: A. Fomentar el crecimiento y modernización de la flota pesquera del país.
Estrategias: <ol style="list-style-type: none">1. Crear un fondo de inversión que apoye la construcción, modernización y reparación de embarcaciones de pesca en el país.2. Apoyar con incentivos fiscales la inversión en el sector pesquero del país.3. Impulsar el empleo de tecnologías sustentables en buques pesqueros.
Objetivo Marítimo Nacional: B. Incrementar la participación de la acuicultura en el sector pesquero del país.
Estrategias: <ol style="list-style-type: none">1. Promover con incentivos fiscales el establecimiento de granjas acuícolas al interior del país.2. Extender el número de especies de alto valor comercial que puedan ser cultivadas en granjas acuícolas.
Objetivo Marítimo Nacional: C. Fortalecer el cumplimiento de la normatividad en materia pesquera.
Estrategias: <ol style="list-style-type: none">1. Implementar certificaciones que garanticen el comercio de productos pesqueros sustentables.2. Establecer áreas de exclusión de pesca temporal y permanente a fin de permitir la reproducción de las especies.3. Incrementar las sanciones a la infracción de la normatividad vigente en materia de pesca.4. Eficientar las operaciones inter-institucionales en contra de la pesca ilegal y delincuencia organizada.
Interés Marítimo Nacional: Industria del Petróleo
Objetivo Marítimo Nacional: A. Fomentar el crecimiento de la Marina Mercante del país.

<p>Estrategias:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Promover un régimen fiscal que incentive el crecimiento de la Marina Mercante del país.2. Impulsar la construcción de buques mercantes y de apoyo a la actividad petrolera.
<p>Objetivo Marítimo Nacional:</p> <p>B. Promover el desarrollo tecnológico en materia petrolera.</p>
<p>Estrategias:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Incentivar la generación de sinergias entre universidades y empresas petroleras para mejorar la preparación y especialización del recurso humano.2. Fortalecer las capacidades de investigación del Instituto Mexicano del Petróleo en materia de exploración y extracción de hidrocarburos en aguas profundas.
<p>Objetivo Marítimo Nacional:</p> <p>C. Incrementar los mecanismos de seguridad y protección marítima en las áreas de exploración y extracción de hidrocarburos.</p>
<p>Estrategias:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Fortalecer la coordinación interinstitucional para prevenir las actividades de la delincuencia en las áreas de exploración y extracción de hidrocarburos.2. Establecer un marco legal estricto para prevenir y sancionar los actos de corrupción en las empresas productivas del Estado.3. Consolidar la aplicación del Código PBIP en plataformas fijas y móviles, así como en los artefactos navales.4. Modernizar la infraestructura tecnológica para el seguimiento de fenómenos meteorológicos y alertas correspondientes.
<p>Interés Marítimo Nacional:</p> <p>Industria del Turismo</p>
<p>Objetivo Marítimo Nacional:</p> <p>A. Actualizar la infraestructura portuaria de cruceros.</p>
<p>Estrategias:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Desarrollar servicios turísticos portuarios de calidad mundial.2. Ampliar las capacidades de la infraestructura turística portuaria instalada.3. Consolidar la aplicación del Código PBIP en las instalaciones portuarias de cruceros.4. Aumentar las estaciones de búsqueda y rescate.

Objetivo Marítimo Nacional:
B. Desarrollar un hinterland ecoturístico en los puertos de cruceros del país.
Estrategias:
<ol style="list-style-type: none">1. Incorporar en la oferta turística de cruceros, el patrimonio cultural y gastronómico de los estados costeros.2. Mejorar los servicios públicos de los puertos y zonas turísticas.3. Incentivar la creación de nuevos centros de ecoturismo en los estados costeros.4. Establecer reglas de operación para los prestadores de servicios turísticos con el objetivo de hacer sustentable esta actividad.
Objetivo Marítimo Nacional:
C. Fomentar un aumento de la oferta hotelera para el turismo náutico.
Estrategias:
<ol style="list-style-type: none">1. Apoyar con estímulos fiscales el desarrollo de complejos hoteleros que incluyan marinas.2. Promover una mayor calidad en la prestación de servicios hoteleros.3. Aumentar la promoción turística náutica en aquellos países con gran tradición marinera.4. Promocionar eventos náuticos internacionales.
Interés Marítimo Nacional:
Industria del Comercio.
Objetivo Marítimo Nacional:
A. Incrementar y modernizar la infraestructura portuaria nacional.
Estrategias:
<ol style="list-style-type: none">1. Construir nuevos puertos en ambos litorales del país.2. Ampliar las capacidades de movimiento de carga/descarga en los puertos del país.3. Mejorar las vías de comunicación entre los puertos y los centros de producción del país.4. Aumentar la inversión de la iniciativa privada en el desarrollo y modernización de puertos.
Objetivo Marítimo Nacional:
B. Incrementar la competitividad de los servicios marítimos y portuarios.

<p>Estrategias:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Desarrollar el hinterland que adicione valor agregado de los bienes que se encuentran en los puertos para exportación/transito.2. Actualizar los programas de educación náutica del país, acordes a las necesidades del transporte marítimo internacional.
<p>Objetivo Marítimo Nacional:</p> <p>C. Fortalecer la seguridad marítima y portuaria en el país.</p>
<p>Estrategias:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Incrementar la coordinación interinstitucional a fin de combatir a la delincuencia organizada.2. Consolidar la aplicación del Código PBIP en buques, artefactos navales, plataformas fijas y móviles.3. Modernizar la infraestructura tecnológica para el seguimiento de fenómenos meteorológicos y alertas correspondientes.4. Incrementar el número de estaciones de búsqueda y rescate, así como su equipamiento.
<p>Objetivo Nacional Permanente:</p> <p>II. Garantizar la soberanía, defensa y seguridad de México.</p>
<p>Interés Marítimo Nacional:</p> <p>Poder Naval de la Federación.</p>
<p>Objetivo Marítimo Nacional:</p> <p>A. Realizar la defensa de la soberanía, del territorio, así como de los recursos e intereses marítimos del país.</p>
<p>Estrategias:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Construir la Armada del siglo XXI bajo el modelo de desarrollo de fuerzas por capacidades.2. Fortalecer las capacidades de Inteligencia y Ciberdefensa.3. Aumentar la preparación del personal naval para el cumplimiento de su rol principal: la defensa marítima del país.4. Incrementar el presupuesto asignado para gasto de inversión.
<p>Objetivo Marítimo Nacional:</p> <p>B. Mantener el Estado de Derecho en litorales, zonas marinas y puertos del país.</p>

Estrategias:

1. Consolidar el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional por la SEMAR.
2. Modernizar el marco legal en materia de navegación, contaminación, seguridad y protección marítima.
3. Fortalecer la aplicación de los instrumentos internacionales en materia de seguridad y protección marítima.
4. Incrementar las capacidades humanas, materiales y financieras para el cumplimiento de las funciones de guardia costera.
5. Aumentar el número de estaciones de búsqueda y rescate, así como su equipamiento.

Consolidar el Poder Marítimo de México, es una tarea que requiere de la participación decidida, tanto del gobierno, como de las empresas y sociedad en general, siendo necesario actuar con oportunidad para revertir los rezagos que ha enfrentado el país en su ámbito marítimo

Con la publicación de la Política Nacional de Desarrollo Marítimo, se pretende fomentar ese cambio de actitud para estimular la planeación y prospectiva a fin de fortalecer el desarrollo económico del país.

Bibliografía

- CIMARES. (2017). Política Nacional de Mares y Costas de México (En proceso de validación jurídica). Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas. Ciudad de México.
- Chile, A. d. (2009). Doctrina marítima: Poder Marítimo Nacional. Chile.
- Dallanegra, P. L. (2010). Talasopolítica.
- Geoffrey, T. (2007). Poder Marítimo: Una guía para el siglo XXI.
- Mahan, A. T. (1890). The influence of Seapower upon history (1660- 1783).
- Presidencia de la República. (2008). Acuerdo por el que se crea con carácter permanente la Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.
- Presidencia de la República. (2015). Acuerdo que modifica al diverso por el que se creó con carácter permanente la Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas, publicado el 13 de junio de 2008. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.
- Rodríguez Sánchez Lara, G. (2017). Seguridad Nacional en México y sus problemas estructurales. Ciudad de México: Colectivo de Análisis de la Seguridad con Democracia
- SEMAR. (2007). Programa sectorial de marina 2007-2012. Ciudad de México: Secretaría de Marina.
- Vargas Suárez, R. A. (2018). El Desarrollo Marítimo Mexicano desde la perspectiva de la Seguridad Nacional. (Doctorado), Universidad Naval, Ciudad de México.