

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

Resumen

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

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

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

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

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

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

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

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

Palabras clave

Desarrollo marítimo, Poder Marítimo, Poder Naval, Intereses Marítimos

Abstract

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

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

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

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

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

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

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

Keywords

Maritime Development, Maritime Power, Naval Power, Maritime Interests

Currículum

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

Domicilio laboral

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

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

Artículo recibido el 2 de septiembre de 2019.

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

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

I. Introducción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

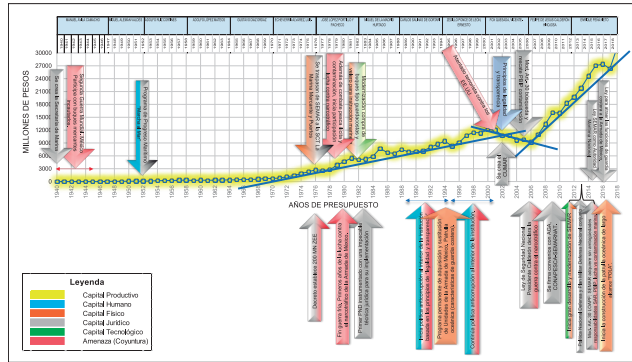
II. El desarrollo del poder naval de la federación

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

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

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

Figura 1: Evolución del presupuesto SEMAR 1940-2018



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

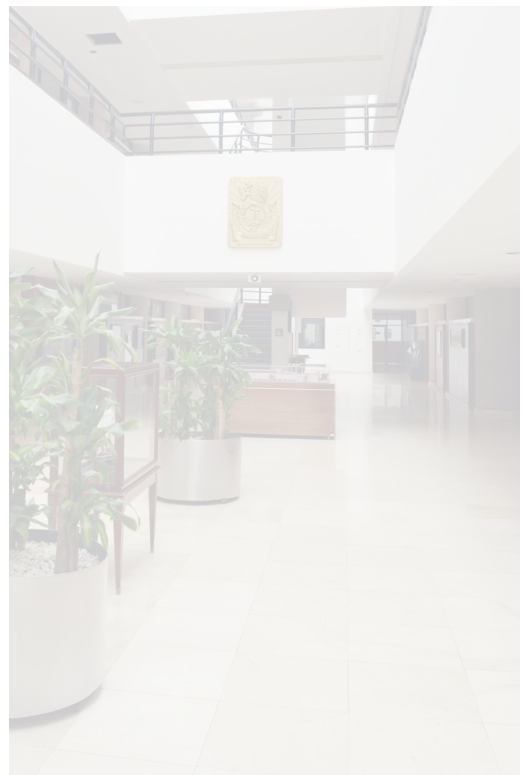
go, se reconoce que hubo avances limitados en cada una de las administraciones por la escases de recursos del gobierno (Covarrubias Dueñas, 2010a).

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

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

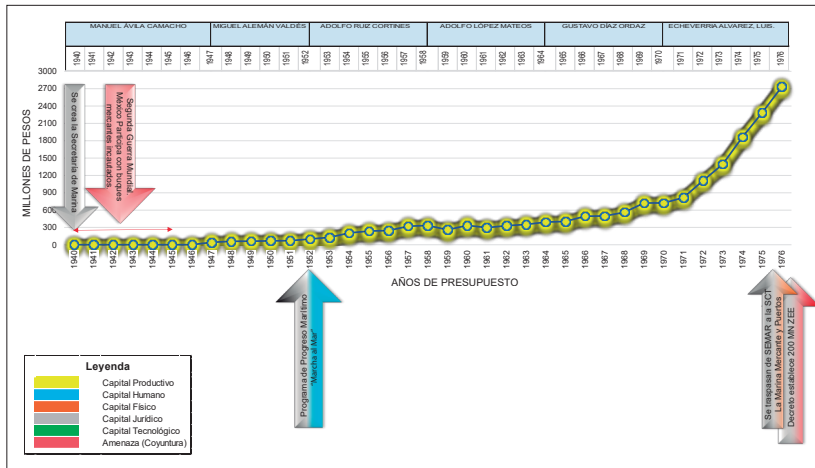
y 2012 (Secretaría de Marina, 2017).

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



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

Figura 2: Evolución del presupuesto SEMAR 1940-1976



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

Durante el sexenio de Echeverría (1970-1976) la SEMAR, aún con la responsabilidad de administrar tanto a la marina de guerra como a la mercante y puertos, sufre una serie de transformaciones con el fin de adecuarse a las necesidades del país en la regulación marítima a través de la administración de puertos², tan necesarios para impulsar las actividades en la obtención de beneficios económicos (Villalpando, 2012).

De tal forma que en esta década se hace una importante compra de buques de los excedentes de la Armada de los Estados Unidos, de diferentes tipos, como dragaminas, guardacostas, transportes APD, Destruidores clase Fletcher, etc., los cuales hicieron crecer la

disponibilidad de buques para la vigilancia de los mares y costas nacionales, sustituyendo la flota de viejas unidades adquiridas en los años 30 en España.

En junio de 1976, al término del gobierno del Presidente Luis Echeverría, se promulga el decreto por el que se establecen las 200 millas náuticas de Zona Económica Exclusiva y con esto se incrementa la responsabilidad de la Armada por la preservación de la soberanía del país, sobre la explotación de los recursos marítimos contenidos en estas aguas (pesca y petróleo) y que, hasta ese entonces, no existían límites para su explotación por buques de otras nacionalidades³.

² La SEMAR contemplaba dentro de su organización central, las direcciones generales de operaciones portuarias, de marina mercante, de obras marítimas y dragado, para la atención de los puertos; pero a la vez, la Dirección General de la Armada para organizar operativa y militarmente a través de zonas y sectores navales en los estados costeros, las unidades de superficie y aéreas (la mayoría de reciente adquisición pero usadas) y de infantería de marina con las que se contaba, para el cumplimiento de las atribuciones (Villalpando, 2012).

³ En 1982, la Tercera Convención de las Naciones Unidas CONVEMAR estableció el régimen de las aguas marinas en todo el mundo (CONVEMAR, 1982).

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

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

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

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

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

altura, además impulsó a la industria naval.

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

B. Reorganización del poder marítimo 1976-1988

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

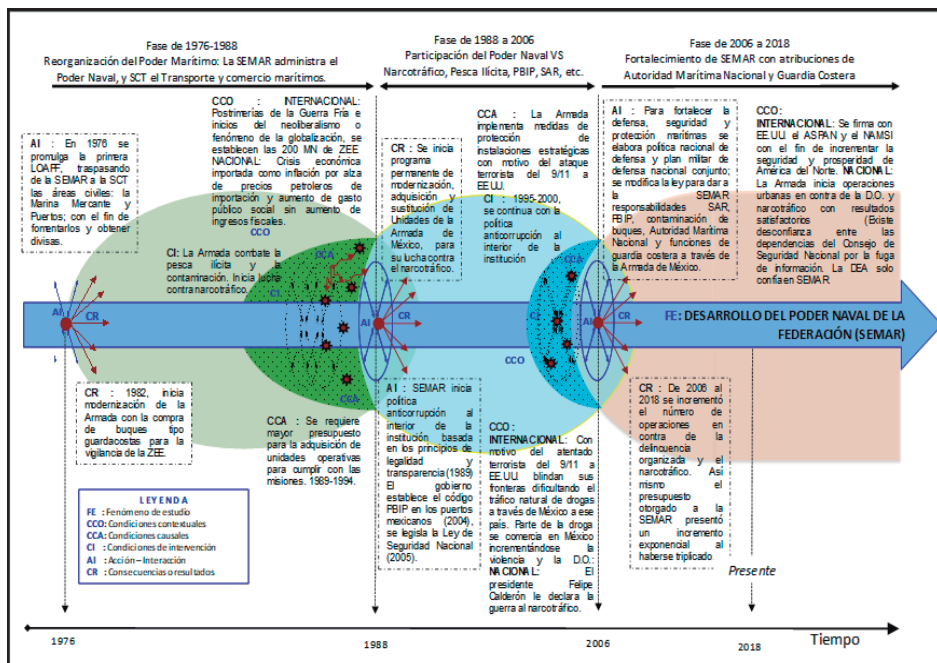
No obstante, en todos los informes de gobierno del Presidente Miguel de la Madrid, se cita y se agradece el cumplimiento de las fuerzas armadas con su responsabilidad constitucional de defensa de la soberanía, pero, sobre todo, por contribuir con gran eficacia en acciones de auxilio a la población, protección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

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

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

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

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



Fuente: Elaboración propia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Vincular a la Secretaría de Marina con otras entidades públicas y privadas involucradas en el impulso, fortalecimiento y desarrollo de la investigación científica y tecnológica para explotar eficaz y racionalmente los recursos de las zonas marinas mexicanas. Repercutir positivamente en el desarrollo económico del país protegiendo el patrimonio marítimo para que los

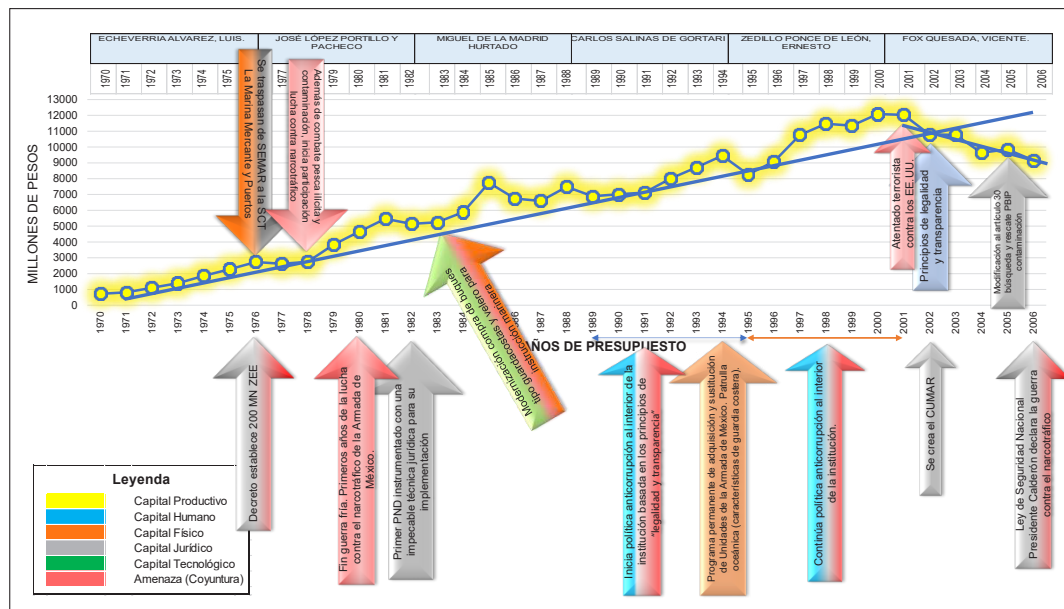
mexicanos lo aprovechen en su beneficio [negritas a propósito]" (Presidencia de la República, 2001, p. 97).

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

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

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

Figura 4: Evolución del presupuesto SEMAR 1970-2006



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Estas acciones dieron como resultado, el descabezamiento de

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

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

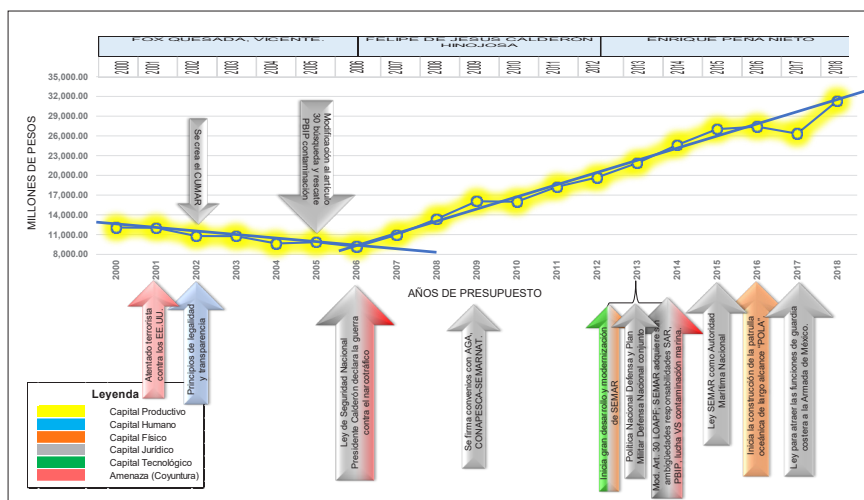
ferentes partes del territorio mexicano y la ejecución de planes de operaciones por los Mandos de las Regiones Navales en sus áreas de responsabilidad en ambos litorales, redoblando esfuerzos a nivel nacional contra el narcotráfico y la delincuencia organizada, especialmente en los estados con mayor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

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

brindar la seguridad y eficiencia en las operaciones que realiza de acuerdo al Código PBIP.

Como se estableció en el análisis del desarrollo del transporte y comercio marítimos, a nivel regional, para proteger el comercio, al auspicio del TLCAN o NAFTA, se crea la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN) y derivado de esta, la Iniciativa de Protección Marítima de América del Norte NAMSI.

Figura 5: Evolución del presupuesto SEMAR 2000-2018.



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

Los resultados de esta relación (Acuerdo) han quedado de manifiesto con la solicitud que hacen al Presidente Donald Trump, 10 exmilitares estadounidenses de muy alto nivel, en el sentido de que la negociaciones que se están llevando a cabo con motivo del TLCAN entre los tres países socios, para que este Acuerdo sea modernizado y fortalecido, pero de ninguna manera terminado, argumentando "Sin el NAFTA, la cooperación con nuestros vecinos de Norteamérica será me-

nos probable, debilitando nuestra capacidad para confrontar retos de seguridad", "el NAFTA es mucho más que un acuerdo comercial, es un aspecto central de nuestra seguridad nacional". Enrique Quintana (columna coordinadas, periódico El Financiero 16/03/2018)

El diagnóstico del Eje rector número uno (Estado de Derecho y seguridad) del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 identificó dos realidades contra las que

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

en su conjunto inhiben la inversión privada.

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

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

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

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

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

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

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

III. Conclusiones

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

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

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

b) Reorganización del poder marítimo 1976-1988:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Referencias

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Covarrubias Dueñas, J. J. (2010a). Enciclopedia Política de México, Planes Nacionales Siglos XX-XXI (Vol. 2 Tomo II). Ciudad de México: Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República LXI Legislatura. De la Madrid Hurtado, M. (1983). Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. Ciudad de México: Biblioteca Jurídica virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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