

# Planteamientos para el desarrollo de la Estrategia Marítima 2020-2040

*“La necesidad de una Marina de guerra nace del sólo hecho de existir una flota mercante...y...la Marina mercante necesita puertos seguros donde resguardarse, requiriendo la protección de nación en algunas partes de su derrota, tanto en tiempo de paz como en caso de guerra”.*  
(Alfred T. Mahan)

## Resumen

El presente trabajo, establece la necesidad de visualizar el desarrollo de México con un enfoque marítimo, considerando su posición geográfica y su calidad bioceánica. La extensión de litorales y el área marítima nacional representan los activos más importantes que pueden ser aprovechados para generar desarrollo social y económico, que permita establecer una política nacional de desarrollo marítimo de forma sustentable y sostenible.

El resultado de este documento, es generar una conciencia marítima que complemente la tradicional perspectiva de implementar políticas de desarrollo continentales o actividades productivas en tierra firme, para volver la mirada al mar, en el cual, pueden llevarse a cabo estrategias como: el fortalecimiento de la flota pesquera, la explotación de nuestros recursos

naturales marítimos de forma sustentable, el cuidado y equilibrio del medioambiente marino de manera sostenible, fomento al turismo marítimo, desarrollar el cabotaje, así como otras actividades de investigación oceanográfica y de construcción naval, que de una forma directa o indirecta detonen el desarrollo económico y fortalezcan las políticas para el desarrollo nacional.

## Palabras Clave

Política, Poder Marítimo, Conciencia, Estrategia, Pensamiento Estratégico y Liderazgo.

## Abstract

In this work it is established that the need to visualize the development of Mexico with a maritime focus, considering its geographical position and its bioceanic quality. The extension of coastlines and the national maritime

area represent the most important assets that can be used to generate social and economic development, which allows the establishment of a national maritime development policy in a sustainable and sustainable manner.

The result of this document is to generate a maritime awareness that complements the traditional perspective of implementing continental development policies or productive activities on the mainland, to look back to the sea, in which activities such as: the fishing fleet, the exploitation of our maritime natural resources in a sustainable manner, the care and balance of the marine environment in a sustainable manner, promotion of maritime tourism, development of cabotage, as well as other oceanographic research and shipbuilding activities, directly or indirectly detonate economic development and strengthen policies for national development.

## **Keywords**

Politics, Maritime Power, Awareness, Strategy, Strategic Thinking and Leadership.

## **Currículum**

El autor es Ingeniero en Ciencias Navales, egresado de la Heroica Escuela Naval Militar; Especialista en Artillería y Tiro Naval por la Escuela de Especialidades Antonio de Escaño de la Real Armada Española; cuenta con el Diplomado en Seguridad e Inteligencia Estratégica por parte de la Universidad Anáhuac, así como con el curso de Derecho Marítimo Internacional por parte de la SEMAR; ha efectuado los cursos de Desarrollo de Políticas Cibernéticas y Estrategias y Políticas de Defensa ambos cursados en el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa *William J. Perry*, así como el curso de Liderazgo Estratégico de la Academia de Defensa del Reino Unido impartido por la *Cranfield University*. Es también Maestro en Administración Naval por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) en la Ciudad de México. Se ha desempeñado en distintos cargos en la Armada de México entre ellos como Comandante de unidades de superficie, Subjefe de Instalaciones, Abastecimientos y Transportes de la Sección Cuarta del Estado mayor General, Docente en el Sistema Educativo Naval, Académico del CESNAV en la especialidad de Sistemas de Armas, Jefe de

Investigación Estratégica del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México y actualmente es el Director de Armas Navales de la Dirección General Adjunta de Armamento.

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.

### **Domicilio laboral**

Secretaría de Marina, Avenida Heroica Escuela Naval Militar no, 861 Col. Los Cipreses, Coyoacán, C.P. 04830, Ciudad de México.  
jje.ininvestam@gmail.com

## **Introducción**

Hablar de un planteamiento implica reconocer la presencia de un problema y precisar una propuesta de solución para el mismo. Sin embargo, establecer un planteamiento estratégico involucra construir proyecciones de mediano y largo plazo, con acciones concretas para implementar soluciones o alcanzar los objetivos estratégicos de: una empresa u organización, una política o un gobierno.

La palabra planteamiento se define como “acción y efecto de plantear” (RAE, 2018), la referencia que hace el verbo plantear en su tercera y cuarta acepción lo definen como “enfocar la solución de un problema, lléguese o no a obtenerla [o] establecer o poner en ejecución un sistema, una institución una reforma, etc.” (RAE, 2018).

Por otro lado, la estrategia se deriva del latín *Strategia*, definida como el arte del general y ésta a su vez de *stratēgós* que significa general, que por definición en su primera acepción es “el arte de dirigir las operaciones militares” (RAE, 2018). Sin embargo, en su tercera acepción se define como el “conjunto de reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento” (RAE, 2018).

La planeación estratégica puede considerarse como la metodología a seguir para materializar la propia estrategia, efectuando un análisis que considere los factores importantes: los externos y los internos. Con estos factores se determinan las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades, a fin de instaurar alternativas que permitan alcanzar los objetivos estratégicos planteados desde el punto de vista gubernamental o desde el ámbito empresarial.

Aunado a lo anterior está el concepto marítimo, que se define como un adjetivo derivado del latín *maritimus* y que significa “Perteneiente o relativo al mar” (RAE, 2018). Por lo que al emplear este término se considera el hacer referencia a cualquier actividad, trabajo o empleo que se efectúa o realiza en el mar.

Contextualizando los términos anteriores, se considera para el presente trabajo, que el planteamiento consiste en la acción de diseñar una propuesta de desarrollo nacional con una nueva perspectiva, que permita crear ideas para construir una estrategia marítima y así apoyar a establecer un desarrollo integral, sustentable y sostenible del Estado mexicano. En ese orden de ideas, dicho planteamiento en el desarrollo de

una Estrategia Marítima Nacional 2020-2040, debe de forjar un conjunto de acciones para materializar los fines y objetivos establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), principalmente en los ámbitos social, cultural, económico, político y militar.

A sabiendas que la CPEUM, es el resultado de la visión e ideales erigidos por los pensadores estratégicos de la Revolución Mexicana, los cuales inquirieron y evaluaron la solución a la problemática nacional que dio origen de este conflicto, analizando un proyecto de nación desde su dimensión política y social, para “construir una norma a la vez duradera y flexible, capaz de resolver los problemas de los mexicanos” (Galeana, 2016).

Desde la perspectiva del escritor Daniel Moreno (1969) en su libro «Estudio preliminar a la obra *Contrato Social* de J. J. Rousseau», “toda transformación social es el resultado de un largo proceso de ideas y de acumulación de hechos, que en circunstancias apropiadas producen un estallido o un cataclismo”, que de aplicarse para una transformación social de México, cumpliría con estas precisiones; sin embargo, no se ha logrado consolidar ese

largo proceso de generación de ideas, hechos y circunstancias; debido a que las grandes problemáticas nacionales son reinventadas con políticas de gobierno sexenales dando certeza al siguiente comentario de Daniel Moreno (1969), "La nueva clase social, que asciende lentamente al poder... elabora su propia escala de valores".

Con fundamento en el comentario de Moreno (1969), México necesita con premura establecer políticas de Estado con una orientación prospectiva de largo plazo, en sustitución de las políticas de gobierno, con una tendencia cortoplacista a seis años con proyectos de nación disímiles. "La Constitución debe servir para sumar voluntades" (Galeana, pág. 29), y estas voluntades sirven para establecer el Estado de Derecho, el cual, expresado en palabras del Dr. Emilio Vizarratea " (2016), "implica el imperio de la ley, de la norma, en el caso mexicano, de lo que la constitución política establece y de las leyes que emanan de ella".

Las políticas de Estado, deben definir las principales estrategias de un país, por ejemplo, una Estrategia Marítima Nacional, para establecer un proyecto de nación en el que confluyen, de co-

mún acuerdo, el consenso de las ideas y los intereses de todas las corrientes políticas para asegurar una visión prospectiva, así como, la continuidad de estrategias de largo plazo para materializar la visión, aún a pesar de que existan cambios de gobierno con distintos tipos de partidos políticos que detenten el poder del Estado.

Como se ha visto, la Constitución Política instauro los cimientos del estatuto jurídico mexicano, en donde se definen, entre otras normas, las que vinculan la planeación estratégica para el desarrollo social y económico sustentada en los artículos 25 y 26, de los cuales, en 1983 emana la Ley de Planeación, siendo el artículo 25 el que delimita la rectoría del desarrollo nacional al Estado mexicano para planear, conducir, coordinar y orientar toda la actividad económica del país. Además, el artículo 26 implanta un sistema de planeación democrático formal, para promover el desarrollo nacional de manera sólida, dinámica, permanente, equitativo y competitivo, así como define la existencia de un Plan Nacional de Desarrollo.

La misma Ley de Planeación en su artículo segundo, enuncia que el proceso de planeación del Estado mexicano debe establecer un "desarrollo equitativo,

incluyente, integral, sustentable y sostenible del país... y deberá tender a la consecución de los fines y objetivos políticos, sociales, culturales, ambientales y económicos contenidos en la Constitución" (DOF, 1983).

Es decir, los fines y objetivos definidos en la planeación nacional deben tener en consideración las actividades dirigidas a la protección al medioambiente, el aprovechamiento racional de recursos naturales, al ordenamiento de asentamientos humanos y al desarrollo urbano. Es por esto que en el Plan Nacional de Desarrollo se plasman objetivos, estrategias, líneas de acción y prioridades para poder determinar factibilidades, asignación de recursos, tiempos de realización y otras acciones encaminadas a la transformación del país.

El planteamiento de una Estrategia Marítima Nacional para el tiempo espacial de 2020-2040, deberá apoyar en la transformación del país, por lo que tiene que considerar un alcance multisectorial, debido a que se incluyen actividades laborales, productivas y económicas tan diversas que necesariamente tendrán que involucrar a distintas dependen-

cias y entidades de la Administración Pública Federal como la Secretaría de Marina (MARINA), Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHP), Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Secretaría de Energía (SENER), Secretaría de Economía (SE), Secretaría de Turismo (SECTUR), Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (AGRICULTURA), Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (DESARROLLO TERRITORIAL), entre otras.

Es importante mencionar que por la situación geográfica de México se define como un país bioceánico, con acceso a los océanos Pacífico y Atlántico; lo cual le otorga una amplia iniciativa para definir los intereses marítimos nacionales encaminados a desarrollar y explotar los siguientes recursos:

- Explotación de los recursos naturales marítimos renovables y no renovables.
- Explotación de recursos energéticos como el gas y el petróleo.
- Conformar rutas de comercio marítimo con los cinco continentes.
- Desarrollo de turismo y actividades náuticas tanto deportivas como recreativas.

- Fomento de actividades pesqueras: comercial, de fomento, didáctica y de consumo doméstico.
- Desarrollo de infraestructura portuaria tanto de altura como de cabotaje, cuyas instalaciones permitan desarrollar actividades comerciales, industriales, pesqueras y turísticas.
- Establecer el control y dominio de los espacios marítimos.

En ese orden de ideas, la política nacional de mares y costas de México (CIMARES), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de noviembre del 2018, es una excelente referencia y un gran avance para implementar una Estrategia Marítima Nacional, estableciendo los mecanismos de comunicación y coordinación intersecretarial, que promueven el aprovechamiento, conservación, así como la gestión de los recursos marítimos que permita desarrollar una conciencia marítima nacional.

## **Desarrollo**

### ***Importancia del espacio y dominio marítimo.***

El espacio marítimo de México está delimitado con base al régimen jurídico internacional establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), conocida

como la Constitución de los Océanos, misma que fue formalmente establecida el 10 de diciembre de 1982 y ratificada por el Senado de la República dando lugar a una nueva ley reglamentaria denominada Ley Federal del Mar, creada el 8 de enero de 1986, donde se definen las zonas marítimas mexicanas (ZMM) que incluyen entre otros, los términos de mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva (ZEE).

De acuerdo al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la superficie terrestre de México está integrada por 1,959,248 de Km<sup>2</sup> continentales y 5,127 Km<sup>2</sup> insulares, para un total de 1,964,375 Km<sup>2</sup>. Por otro lado, el entorno marítimo está conformado por una extensión litoral continental de 11,122 km sin considerar los litorales insulares, "de los cuáles 7,828 km pertenecen al Océano Pacífico y 3,294 km al Golfo de México y Mar Caribe" (DOF, 2018).

Así, la superficie marítima total de las ZMM equivale a 3,149,920 Km<sup>2</sup> y de esta extensión 231, 813 Km<sup>2</sup> corresponden al mar territorial y 2,918,107 Km<sup>2</sup> pertenecen a la ZEE. (BioMexicana, 2019)

Fig. 1: Extensiones superficiales terrestres y marítimas de México

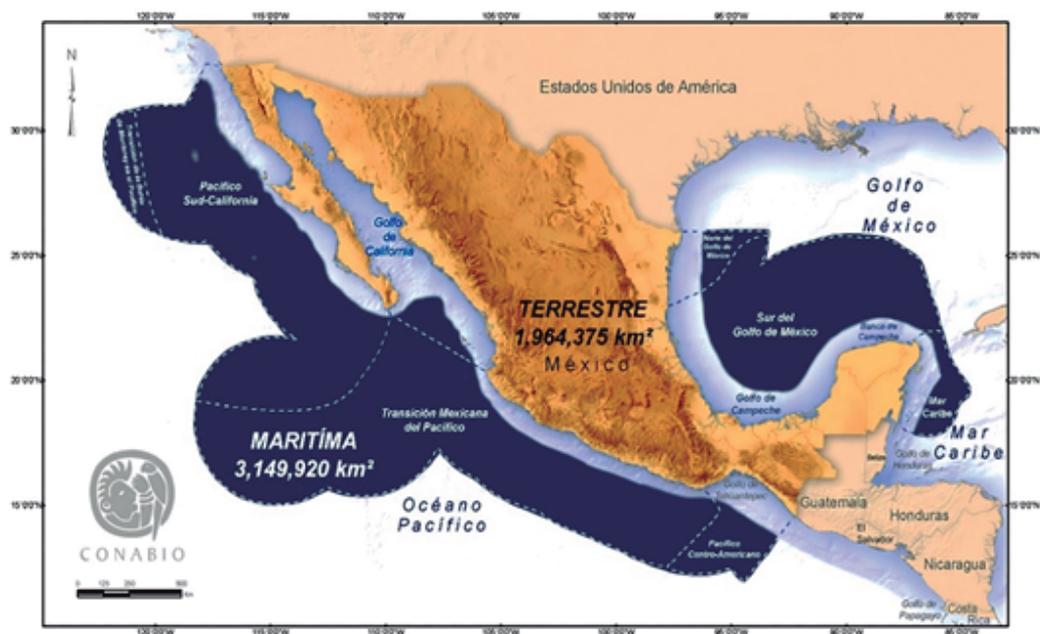


Imagen editada por el ININVESTAM

Considerando las dimensiones del entorno marítimo de México, se pueden efectuar proyecciones para el desarrollo social y económico, en este sentido, mediante el aprovechamiento de los recursos naturales renovables y no renovables, que existen en los océanos, litorales y zonas costeras, para fomentar actividades económicas primarias, secundarias y terciarias generadoras de fuentes de trabajo como la pesca, acuacultura, el comercio marítimo, el turismo, la conservación del medio ambiente.

La magnitud de las actividades económicas dependerá de diversos factores de gran influencia como el comercio, fuentes de empleo, incentivos gubernamentales, etc., siendo de extrema relevancia desarrollar los tres niveles de actividades económicas para acrecentar el progreso económico, ello debe verse reflejado en un aumento de bienes y servicios en beneficio de la sociedad mexicana. Por lo anterior, es necesario que el gobierno federal, impulse programas sociales que puedan coordinarse y desarrollarse en forma conjunta con los sectores social y el priva-

do, como lo establece el artículo 25 constitucional (DOF, 1917), para así generar un mayor grado de desarrollo nacional que permee en todos los niveles y estratos sociales.

Los programas sociales coordinados con las actividades económicas con orientación marítima, formarían una relación armónica que permita el flujo de un mayor intercambio comercial, mayor generación de empleo, contribución a la autosuficiencia alimentaria, así como el aprovechamiento de los recursos vitales como gas, petróleo y nódulos polimetálicos; a lo anterior se debe considerar que una extensión de 3,149,920 Km<sup>2</sup> de superficie marítima abre una ventana de vulnerabilidad, en donde los recursos pueden ser explotados por otras naciones, delincuencia organizada o amenazas híbridas, por lo que es necesario un adecuado marco jurídico y desarrollar un Poder Naval con capacidades para efectuar la disuasión o suprimir estas posibles amenazas.

Por lo anterior, se requieren políticas y regulaciones nacionales e internacionales que se dirijan a establecer alianzas regionales y globales sólidas para abordar áreas de interés común; también

se necesita lograr el equilibrio adecuado para facilitar el movimiento del comercio marítimo legítimo, así como vigilar todas las actividades que se realicen en nuestras ZMM para estar en posibilidad de detectar y contener oportunamente las actividades delictivas, amenazantes u hostiles que afecten al Estado mexicano y a su seguridad nacional. Establecer un dominio marítimo es un problema complejo, debido a que se tienen que utilizar todos los instrumentos del Estado como los recursos diplomáticos, sociales, político-legales, tecnológicos y militares, siendo indispensable impulsar la cooperación internacional, la seguridad regional y desarrollar las capacidades tecnológicas propias que permitan aplicar el Estado de Derecho nacional y el Derecho Internacional cuando sea necesario. Por lo anterior, es importante efectuar un análisis de la situación actual para evaluar y anticipar cuidadosamente los riesgos o amenazas que atenten contra los intereses nacionales.

La estrategia marítima puede ser considerada como una forma de orientar el conocimiento, experiencia e intuición para instaurar una perspectiva con una visión a 20 años de alcance, que permita incrementar gradualmente

el control del entorno marítimo y, a la vez, ejercer un dominio marítimo comercial y económico, complementado con un poder naval capaz de garantizar los intereses del Estado, fortaleciendo tanto el desarrollo nacional, como el mantenimiento el Estado de Derecho, así como garantizar la seguridad nacional, todo ello, con el fin de cristalizar el proyecto de nación.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés) tiene como propósito apoyar a los países miembros para lograr incorporarse a la economía mundial y generar desarrollo, así como ayudar a combatir la pobreza de sus habitantes. Lo anterior, se efectúa fomentando el comercio internacional, la inversión, el desarrollo tecnológico, así como el aprovechamiento de los recursos financieros; alineando sus programas a los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS) de las Naciones Unidas (ONU).

La ONU establece perfiles generales y marítimos de los países asociados, por ejemplo, si se compara el perfil marítimo de México con el de Reino Unido, existe una gran diferencia; en el caso del segundo, la indus-

tria marítima contribuye directamente hasta con 13,800 millones de libras esterlinas a su economía e indirectamente con 17.9 mil millones. El sector representa más del 2% de la economía total, respaldando uno de cada 50 empleos y genera casi 8.5 mil millones de libras en ingresos para el Reino Unido cada año (Defence, 2014, pág. 7).

Las estadísticas de la UNCTAD señalan que en 2017 el Reino Unido obtuvo un comercio de mercancías de \$1,084,622 millones de dólares correspondiente a la suma de exportaciones e importaciones, así como una aportación al PIB de \$2,631,228 millones en dólares y un rendimiento portuario de 10,530,328 TEUs<sup>1</sup>; cuenta con una flota mercante con bandera nacional de 40,835 DWT<sup>2</sup>, de los cuales 40,835 DWT son de propiedad nacional. Comparado con el 2016, obtuvo más del 7.8% en la tasa de crecimiento de las exportaciones, mismo porcentaje obtenido en su tasa de crecimiento de servicios de transporte y una tasa de crecimiento de la flota de más de 9.4% (UNCTAD, 2017).

Por otro lado, el perfil marítimo de México en el 2017 obtuvo un comercio de mercancías de \$841,554 millones de dólares

<sup>1</sup> Acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que representa una Unidad Equivalente a Veinte Pies, siendo esta la unidad de medida estándar empleada en el transporte marítimo expresada en contenedores.

<sup>2</sup> Acrónimo de Dead Weight Tonnage para definir toneladas de peso muerto, la cual es una medida para medir la carga de una embarcación equivalente a toneladas métricas para indicar el tonelaje máximo cuando un buque se encuentra completamente cargado.

-suma de exportaciones e importaciones-, con la aportación al PIB de \$1,158,229 millones de pesos, reflejado en un rendimiento portuario de 6,305,000 TEUs; se cuenta además con una flota con bandera nacional de 2,065 DWT, de los cuales 1,694 DWT son de propiedad nacional. En el perfil referido, también se establece una comparación con el año anterior, teniendo como resultado una tasa de crecimiento de las exportaciones de mercancías equivalente a más del 9.5%, un incremento en servicios de transporte con tasa de crecimiento de más del 19.1% y, por último, un incremento en la tasa de crecimiento de la flota de 19.6% (UNCTAD, 2017).

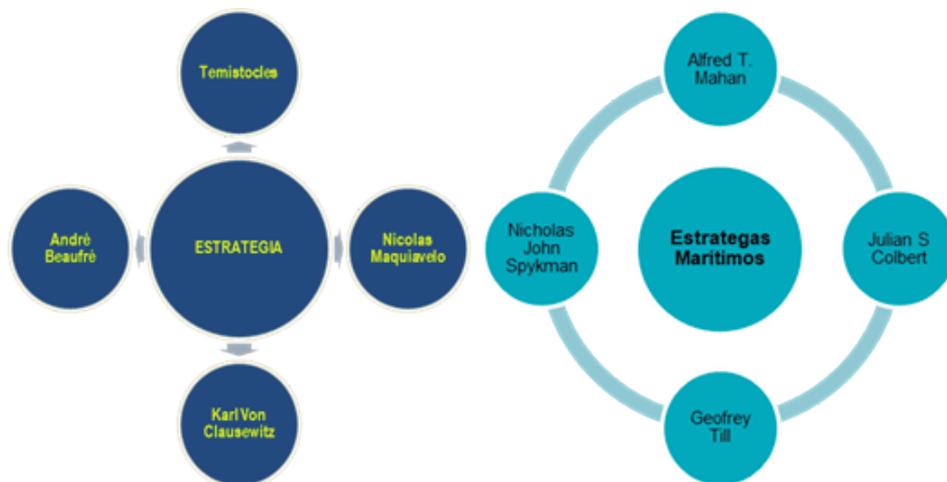
En otro orden de ideas, en lo que respecta al ámbito político de la seguridad nacional, es importante que se definan los intereses nacionales del país, para así elaborar una política de desarrollo marítimo, evaluando mediante una gestión de planeación estratégica, tanto los riesgos como las oportunidades existentes en el control marítimo, con el propósito de incrementar el control efectivo de los mares y así establecer un dominio marítimo que permita fortalecer el desarrollo y la prosperidad nacional, definiendo los parámetros y requie-

rimientos que proporcionen una seguridad marítima efectiva.

## **Componentes de la estrategia**

Existen diversas definiciones de estrategia, todas pueden ser correctas y a la vez estar incompletas, debido a que cada pensador estratégico que ha definido este concepto lo ha hecho de acuerdo a una situación política, social, económica y militar situada en las distintas etapas de la historia de la humanidad que cada uno vivió. Sin embargo, lo más importante es que algunas de estas definiciones han establecido principios sólidos que trascienden a lo largo del tiempo y valen de fundamento en otras épocas.

Figura 2: Pensadores Estratégicos



Fuente: Elaboración propia

Por ejemplo, Temístocles puede ser considerado como el primer estratega que enfoca la importancia del poder naval y su relación íntima con el comercio marítimo. Utilizó sus conocimientos estratégicos en la segunda guerra médica integrando la alianza de las polis griegas en contra del imperio persa. Posteriormente, bajo su liderazgo estratégico, empleó en la batalla de Salamina 200 trirremes de la flota griega, mediante una operación naval altamente efectiva, que culminó con la derrota de la flota persa, misma que estaba integrada por aproximadamente 1,200 naves de guerra; concluyendo en victoria, la que se considera determinante porque permitió que Grecia eliminara la

amenaza persa, estableciendo con ello, las bases del poder naval que posteriormente aprovecharía Pericles.

Otro importante pensador, analista realista del ejercicio del poder político, Nicolás Maquiavelo, considerado como el creador de la teoría del Estado y padre de la ciencia política, expone su idea política de que la razón de Estado es la piedra angular del Estado-nación, con lo que se establecen máximas de cómo adquirir y ejercer el poder en beneficio del Estado de manera efectiva.

*Karl Von Clausewitz*, de origen germánico, reconocido como un pensador estratégico clási-

co cuya obra sigue ejerciendo gran influencia en el mundo actual, estudió la guerra como un fenómeno político-social y definió la importancia de su naturaleza, desarrollando una teoría reflexiva para la toma de decisiones autónomas. Su definición de estrategia se fundamenta en un proceso sofisticado de planeación, el cual es dirigido para preparar el combate, las fuerzas militares, la defensa y el ataque para alcanzar, según su ideología –concepto básico de la guerra absoluta- la destrucción total del enemigo.

Una de las aportaciones más relevantes de *Clausewitz*, por la que fue considerarlo como el teórico estratégico más moderno, es el concepto de la trinidad de la guerra -gobierno, fuerzas armadas y el pueblo-, que permite identificar la relación cercana que debe existir entre los elementos políticos y militares, subordinando el poder militar al poder político con la siguiente cita “la guerra no es otra cosa que la continuación de la política por otros medios” (Clausewitz, 2005).

*André Beaufré*, general francés considerado como uno de los estrategas contemporáneos del siglo XX, establece que “la estra-

tegia es una dialéctica de voluntades que emplea una fuerza para resolver conflictos y así alcanzar los objetivos establecidos por la política, utilizando de la mejor manera los medios disponibles” (Cruz, 2017). Para Beaufré la estrategia no debe ser considerada como una doctrina única, más bien la considera un método de pensamiento mediante el cual se pueden clasificar y ponderar determinados sucesos y así establecer los procedimientos más eficaces para cada caso en particular.

La elección de procedimientos no se limita solo al orden militar, sino incluye a todos los ámbitos tanto el político, diplomático y económico a fin de desarrollar lo que él definió como «Estrategia Total» que vincula las relaciones y los problemas entre la política y la estrategia. Por último, Beaufré concluye diciendo que “la estrategia es un perpetuo inventar basado en hipótesis que será preciso experimentar en plena acción y donde los errores de apreciación se pagarán al alto precio de la derrota” (Beaufré, 2002).

*Alfred Thayer Mahan*, teórico deductivo estadounidense estableció un pensamiento naval que revolucionó al mundo, cuando

éste era dominado por las grandes potencias europeas como España, Francia, Inglaterra y Holanda, mismas que ejercían el control del comercio marítimo, pilar fundamental de sus economías y sus posteriores conquistas coloniales en África, Asia y América. Para Mahan el principio básico era que “aquel que podía dominar el mar, también podía dominar a sus enemigos... el poder naval constituía el medio más importante para controlar el destino de las actividades de una nación, al igual que el de sus rivales de ultramar” (Terzago Cuadros, 2005).

*Julian S. Corbett*, británico considerado como un teórico de la guerra marítima e historiador naval, expresó la necesidad de que las armadas deben contribuir al esfuerzo del ejército para la consolidación de los objetivos políticos; así mismo, definió la importancia de realizar operaciones combinadas para fortalecer el poder naval de Inglaterra. Su principal aportación a la estrategia fue proporcionar la dimensión marítima cambiando el precepto básico continental y desarrollando la estrategia marítima.

*El control del mar es el concepto esencial del pensamiento de Corbett sobre la guerra marítima, el cual establece una diferencia*

*importante entre la guerra en tierra y aquella en el mar. En la guerra terrestre el objetivo es la captura y conservación del territorio enemigo, mientras que en la guerra naval el objetivo es obtener y asegurar el uso del mar. Así, el control del mar es identificado con la capacidad de usar las líneas de comunicaciones en el mar para propósitos militares y civiles y negar dicho uso al enemigo (Quijada, 1991).*

Con el pensamiento anterior queda plasmada la importancia que daba *Corbett* al control del mar, estableciendo también un grado jerárquico más amplio del contexto político, comercial y militar en la historia marítima, debido a que para materializar la estrategia marítima es necesario concentrar el Poder Naval para proyectar la guerra expedicionaria, así como proteger el comercio marítimo y el transporte.

*Nicholas John Spykman*, de origen holandés y naturalizado estadounidense “sostiene que la política exterior de un Estado gira siempre en torno al poder” (López, 2012), es considerado como el fundador o padre de la geopolítica estadounidense, readaptó la teoría de Mackinder de tierras costeras por tierras orillas –también conocido como anillo territorial– y establece el concepto de países bimarítimos para aquellos Estados que cuentan con doble frente de aguas en sus límites territoriales, considerándolos países privilegiados

con la capacidad de proyectar sus intereses a los continentes con los mares que rodean o limitan sus bordes en cualquiera de sus puntos cardinales.

Además, estableció las teorías de la circunnavegación o Rimland expresando que quien controla el Rimland domina Eurasia y quien domina Eurasia controlara los destinos del mundo. Este concepto fue muy importante debido a que reorientó la política exterior de la postguerra en los Estados Unidos de América y definió el “perímetro de Seguridad de los Estados Unidos como una frontera de alerta temprana” (Baca, Lima, 2005, pág. 21).

*Geoffrey Till*, de origen británico, es uno de los estrategas contemporáneos que define la estrategia marítima y su evolución, considerando el poder marítimo como elemento de entrada y de salida. Los componentes de entrada son sus elementos físicos, es decir su Armada, guardia costera, las industrias navales militares y civiles, así como la contribución que aportan al poder nacional. Como elemento de salida define que “el poder marítimo no es simplemente sobre que se requiere para utilizar el mar ... es también la capacidad para influir en el comportamiento de

otras personas o cosas a través de lo que uno hace en o desde el mar” (Till, 2007, pág. 26).

El término de Poder Marítimo para *Till* implicaba el empleo de todos los factores, militares y no militares, en base a la contribución que todos ellos hacen para influir en el comportamiento de otras naciones, definiéndolo como un concepto relativo en el cual casi todas las naciones tienen, cuentan o pueden desarrollar cierto poder marítimo, unos más que otros; sin embargo, dependerá de sus recursos, habilidades y capacidades, “pero algunos países, y éste es el punto, lo poseen en mayor o menor medida que otros, y es esa relación la que resulta estratégicamente significativa en la paz y en la guerra” (Till, 2007, pág. 27).

Teniendo como referencia las teorías de los pensadores estratégicos citados anteriormente, se propone para la estrategia marítima 2020-2040, establecer tres factores, teniendo en consideración los principios y valores nacionales.

Primero: establecer un «factor conceptual» basado en los ideales constitucionales, en la Razón de Estado definido como “un saber político que suma nece-

sidades, intereses y deseos del hombre de poder” (Vizarrete Rosales, 2016, pág. 101) y en el concepto teórico del poder marítimo. Posteriormente, se especificarán los intereses marítimos nacionales, en donde se considerará el contexto y el «factor histórico» del país, el cual expone el problema cultural de alejarse del mar como proveedor de recursos, siendo hasta el siglo XX que inició el desarrollo de una cultura marítima. Como tercer aspecto, se incorpora el factor doctrinal de la Armada de México, con ideales firmes, metas y objetivos, para formar creencias que promuevan el desarrollo social y económico del país, empleando el poder marítimo.

## - El componente conceptual

La CPEUM establece en su artículo 27 el dominio y la propiedad del Estado sobre las tierras y aguas del territorio nacional, siendo facultad del mismo Estado –razón de Estado– la de “transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada” (DOF, 1917, pág. 30). El dominio de las aguas nacionales es inalienable e imprescriptible, por lo que sólo el Ejecutivo Federal puede otorgar concesión a los sectores social y privado formalmente constitui-

dos bajo el ordenamiento jurídico mexicano, para aprovechar o explotar sus recursos.

El pensamiento talasopolítico de Alfred Thayer Mahan, establece que “el Poder Naval constituía el medio más importante para controlar el destino de las actividades de una nación, al igual que el de sus rivales de ultramar” (Terzago Cuadros, 2005), considerando que Mahan se refería en forma indistinta al Poder Naval como sinónimo de poder marítimo. Para Geoffrey Till, el poder marítimo queda establecido debido al interés de los Estados por aprovechar el recurso marítimo, el cual se genera por tres grandes motivos:

*Para el tránsito de las mercaderías y de las personas. Para el paso de las fuerzas militares por razones diplomáticas, o para usarlas contra objetivos terrestres o marinos [y] Para explotar riquezas del mar o del fondo del mar; erigiéndose las Armadas en el medio para el logro de estos fines (Till, 2007).*

Por lo que, para México, el poder marítimo debe estar sustentado en el aprovechamiento y explotación de sus recursos naturales marítimos, el desarrollo de una infraestructura portuaria acorde a su situación bioceánica, el fomento de la marina mercante con bandera propia, el desarrollo de tecnologías marítimas y de investigación oceanográfica, así como impulsar el poder naval

para establecer un dominio marítimo en aguas nacionales que garantice la seguridad de la nación.

## **- El componente histórico**

Para las sociedades primitivas, el mar siempre constituyó un obstáculo, pero sus zonas litorales representaron también una seguridad, la de no temer ataques enemigos que llegasen por la franja. Con el inicio de la navegación, el transporte acuático y la pesca de altura se convirtieron en actividades humanas regulares y, la costa dejó de ser un límite; así pudo iniciarse un proceso natural tendiente a dar al litoral un lugar en la vida humana, aprovechando sus recursos y posteriormente sirviendo de líneas de comunicación, “a estas primeras tareas más inocuas, siguieron la del comercio y la de las relaciones internacionales con pueblos con los que antes no había contacto posible y, como consecuencia lógica de éstas, apareció la piratería y la guerra naval” (Canales & Del Rey, 2016).

Se ha citado por diversos autores que México es un país que ha vivido de espaldas al mar, uno de ellos es Santiago Ramírez, el cual refiere que “gran parte de la historia de México es comprensible

a partir de sus montañas” (Ramírez, 2004, pág. 113), además expresa que el mundo náhuatl se desarrolló en las montañas y el hombre vivió entre el Altiplano y el mar, la geografía y la orografía limitaba al altiplano con dos grandes cadenas montañosas, por lo que la comunicación con las costas era complicada.

Por otra parte, las condiciones meteorológicas que predominaban en todo el año, con frentes fríos provenientes del polo norte y una incesante temporada de lluvia producto de ciclones por ambos litorales, provocaron en los habitantes un temor a lo desconocido, que generó un culto religioso, evitando que se desarrollara en mayor medida la navegación en altamar. Derivado de lo anterior, sólo algunas civilizaciones emplearon la navegación de litoral sin que se tenga evidencia del florecimiento de alguna cultura prehispánica que haya desarrollado una conciencia marítima como los fenicios o egipcios. El culto al mar, alejaba a los habitantes del mar cuando los dioses se disgustaban.

Resultado del temor al mar en los habitantes de las culturas prehispánicas, casi todas tendieron a alejarse del mar para establecerse en valles y altiplanos.

Durante la conquista, no hubo interés de los españoles en fomentar la industria naval o la cultura marítima en los nativos prehispánicos, sólo los españoles peninsulares y otros europeos mantuvieron el control del ámbito marítimo en la Nueva España, los grandes galeones eran construidos en la península ibérica, dejando efectuar sólo pequeñas reparaciones a los pocos astilleros improvisados. Los indígenas eran despreciados en esa sociedad clasista, por lo que no se transmitió o fomentó la tradición y la cultura marítima española, ante la posible indiferencia y temor de los indígenas que seguían prefiriendo la seguridad de tierra firme.

La época independentista tuvo largos periodos de inestabilidad política, lo cual fue aprovechada por otras potencias extranjeras para invadir México, lo que generó la dificultad para establecer un proyecto de nación sólido, produciendo un retraso en el desarrollo industrial, tecnológico, comercial y económico; sólo se desarrolló el sector militar con una gran dependencia en la compra de armas a Estados Unidos de América, debido a las luchas de poder, levantamientos armados y golpes de Estado. Las invasiones siempre llegaron por mar: España, Francia y Estados

Unidos aprovecharon la debilidad marítima de nuestro país y la falta de una conciencia marítima nacional.

En los albores del siglo XX, durante el gobierno del general Porfirio Díaz, se fomentó la construcción marítima, desarrollando infraestructura portuaria en los puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz, para tratar de explotar y aprovechar los recursos del mar; sin embargo, la Revolución Mexicana afectó este desarrollo “reanudándose hasta el Gobierno del General Manuel Ávila Camacho con la creación de la Secretaría de Marina en 1940” (DOF, 2019). Es a partir de ese momento que se principia con un lento, continuo pero insuficiente desarrollo marítimo como se indica a continuación (López J. , 1977):

Tabla No. 1 Evolución del Desarrollo Marítimo Mexicano

Periodo	Presidente	Desarrollo Marítimo
1946-1952	Miguel Alemán Valdés	Instalaciones portuarias con muelles y bodegas, obras de urbanización de los puertos.
1952-1958	Adolfo Ruiz Cortines	Programa Marítimo "Marcha al Mar": <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trasladar excedentes de población del altiplano del país a las costas.</li> <li>▪ Aprovechar las riquezas del mar.</li> <li>▪ Integrar la red nacional marítimo-portuaria.</li> <li>▪ Acondicionar y construir astilleros.</li> <li>▪ Mejorar las comunicaciones y transportes entre los puertos y principales ciudades.</li> <li>▪ Desarrollo sustentado de la Marina Mercante.</li> </ul>
1958-1964	Adolfo López Mateos	Apoyó a las navieras privadas y estatales, se inició la construcción del puerto de Ensenada, Baja California.
1964-1970	Gustavo Díaz Ordaz	Inició las obras del puerto interior de San Pedrito, en Manzanillo, Colima.
1970-1976	Luis Echeverría Álvarez	Estableció la Reforma Portuaria. Se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, creando la Dirección General de Operación Portuaria. Construyó Puerto Madero, en Chiapas, iniciándose su operación el 1º de junio de 1975. Inició las construcciones del Puerto de Lázaro Cárdenas, La Dirección General de Aduanas dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de las Administraciones de las Aduanas Marítimas, puso en vigor las características administrativo en los puertos. Concluyó la obra del puerto de San Pedrito, en Manzanillo, Colima.
1976-1982	José López Portillo	Impulsó la Marina Mercante. Consolidó la flota petrolera. Construyó los cuatro astilleros más importantes del país: Veracruz, Mazatlán, Guaymas y Ensenada.

Fuente: Elaboración propia, con información de López Enríquez, José.

Esta breve reseña histórica, permite apreciar como los gobiernos que ha tenido México carecían de una perspectiva vinculada al mar y mucho menos, de una conciencia marítima, dando poca relevancia al aprovechamiento de los recursos marítimos. También se aprecia la importancia que deben tener los océanos y sus recursos para México como proveedor de recursos alimentarios, recursos energéticos, establecimiento de comercio marítimo, transporte marítimo e investigación científica, sin dejar de mencionar la importancia de desarrollar una Marina de guerra que proteja los recursos e intereses marítimos nacionales.

### **- El componente doctrinal**

La doctrina es el instrumento que describe la visión estratégica de la Secretaría de Marina-Armada de México para apoyar y fortalecer los objetivos políticos considerados dentro de una gran estrategia, la cual debe tener un alcance prospectivo mínimo a 20 años. Este planteamiento prospectivo tiene que diseñarse con el propósito de apoyar al Plan Nacional de Desarrollo (PND) y generar un impacto estratégico en todas las actividades económicas, sociales, políticas y militares que son posibles desarrollar

en el mar y que permitirán detonar el desarrollo nacional.

Este componente doctrinal está integrado por el empleo del poder naval y sus recursos humanos, materiales y económicos, todo con la firme disposición de defender la soberanía nacional, convirtiéndose en el primer escudo de defensa de la nación, coadyuvando con la seguridad interior y en el mantenimiento del Estado de Derecho.

El componente doctrinal debe considerarse, como un factor indispensable, la moral reflejada en la voluntad de la sociedad para fomentar una cultura y una conciencia marítima. Mantener una moral alta y positiva es esencial para materializar toda estrategia, lo que permite implementar acciones individuales para fortalecer el respeto y aprovechamiento sustentable del mar. Es así que, a través de acciones individuales coordinadas con programas sociales y con una adecuada educación marítima, se logrará que la sociedad desarrolle una conciencia de aprovechamiento y explotación sostenible de los recursos marítimos.

Con esto se conseguirá implementar una sinergia en todas las actividades productivas que tengan al mar como eje cen-

tral, apuntalando a las organizaciones civiles, las dependencias gubernamentales y en general obteniendo el apoyo de la sociedad para el bienestar y prosperidad del país.

## **Intereses marítimos nacionales**

De acuerdo al Instituto Mexicano de Ecología "México tiene una historia contemporánea significativa, acoplando la protección legal del medio ambiente y los recursos naturales, con el marco jurídico que ampara el uso, protección, restauración y explotación de los ecosistemas marinos y costeros" (I.Ecología, 2019) . Sin embargo, desde hace mucho tiempo, los grandes países industrializados y económicamente desarrollados, han convivido y utilizado el mar y sus recursos dentro de sus estrategias de supervivencia, manteniendo e incrementando su desarrollo económico.

Para determinar los intereses marítimos nacionales y su importancia para México, de acuerdo con la Red de Seguridad y Defensa de América Latina pueden clasificarse en tres rubros: los intereses primarios, los intereses estratégicos y los intereses humanitarios.

Los intereses primarios son aquellos recursos que tienen una importancia esencial para la conservación del Estado, tales como mantener la soberanía, la integridad del territorio, la protección y seguridad de sus ciudadanos, su forma de gobierno y su identidad nacional. Los intereses estratégicos son los recursos que, a pesar de no afectar la supervivencia del país, permiten contribuir para garantizar los intereses primarios, ya que su duración puede ser menor que los primarios y su temporalidad se relacionan con la situación estratégica del país y con los desarrollos industriales o tecnológicos. Por último, los intereses humanitarios son aquellos que promueven el respeto a la vida humana, a los derechos humanos y sus principios elementales, como en casos de desastres naturales o por fenómenos antropogénicos, migración, desplazados o conflictos bélicos (REDSAL, 2011).

Considerando lo anterior, se puede definir que el mar y sus recursos marinos pueden ser calificados como intereses primarios para México, su aprovechamiento de manera sustentable y sostenible debe garantizar las capacidades de regeneración de todos sus ecosistemas. En concordancia con lo anterior,

la infraestructura portuaria y turística, así como la flota mercante y la flota pesquera, pueden ser consideradas intereses estratégicos, las cuales tendrán una gran vinculación con los desarrollos tecnológicos que fomenten la industria naval y la investigación oceanográfica.

Los intereses humanitarios serán definidos por las zonas y áreas afectadas por cualquier tipo de fenómeno, sea natural o antropogénico, que ponga en riesgo la vida humana, además de cualquier situación que amenace el mantenimiento del Estado de Derecho donde se vean afectados los derechos humanos.

Fig. 3 Intereses marítimos nacionales de México



Fuente: Elaboración propia

A nivel mundial todos los países con franja litoral y acceso al mar, buscan robustecer su soberanía y su poder económico asegurando el fortalecimiento de su mar territorial, su zona contigua y en su zona económica exclusiva. La Organización de las Naciones Unidas, a través de sus diversos organismos, trata de establecer acuerdos y convenios para la explotación de los recursos naturales en aguas internacionales demostrando que “los intereses mundiales sobre el mar y sus recursos, son económicos”, que se confirma con lo siguiente (I.Ecología, 2019):

*El 55% del Producto Interno Bruto Mundial (PIB mundial), proviene de los recursos del mar y sus zonas costeras, principalmente por el uso y explotación del transporte marítimo, la pesca, el turismo, los puertos, el petróleo, el gas natural, los minerales, las fuentes de energía eléctrica, industrias diversas de tecnologías espaciales y las asociadas al clima en la interface océano-atmósfera, entre muchos otros usos y recursos marino-costeros.*

Después de haber analizado los intereses marítimos nacionales, se comprueba la necesidad de fortalecer algunos rubros para poder impulsar el desarrollo social y económico de México, por lo que a continuación se describirán los que se consideran más conveniente fomentar.

## **Puertos**

La posición geopolítica de México le permite tener acceso por la vía marítima a los cinco continentes, esta circunstancia hace necesario contar con una marina mercante y una infraestructura portuaria moderna, que se complemente mediante las líneas y redes de comunicación terrestre para proyectar sistemas multimodales que permitan incrementar sustantivamente la capacidad portuaria anual.

México ha tenido un incremento comercial considerable, producto de la gran cantidad de acuerdos de libre comercio con distintas naciones del mundo, esto ha permitido impulsar programas de desarrollo que fomentan el comercio y la inversión tanto nacional como extranjera. Actualmente se encuentran en desarrollo obras de infraestructura portuaria en Manzanillo, Veracruz, Tuxpan, Lázaro Cárdenas, Altamira, Guaymas y Topolobampo.

La dinámica de la economía nacional debe ser impulsada desde este sector marítimo, para lo cual se necesitan puertos con tecnologías modernas, interconectados mediante los sistemas multimodales para hacerlos eficientes y efectivos, con el propó-

sito de convertirlo “en un centro logístico global, en un verdadero cruce de mercancías entre regiones y en un referente del comercio internacional” (DOF, 2018, pág. 6).

*La industria marítima internacional cuenta con que México brinde acceso estratégico a las principales rutas de navegación marítima de los Océanos Pacífico y Atlántico, así como a las del Golfo de México y el Mar Caribe, para el tránsito de embarcaciones que enlazan a los principales centros de producción del mundo con sus respectivos mercados de consumo. Asimismo, es altamente atractivo el aprovechamiento del patrimonio marítimo mexicano, pues se trata de 2,926,252 kilómetros cuadrados de superficie marítima que es utilizada para la extracción de diversos recursos naturales; entre estos, se destaca por supuesto la extracción de petróleo del subsuelo marino por medio, de la industria costa afuera en el Golfo de México, y la captura de especies vivas en el Océano Pacífico por medio de las más importantes flotas atuneras del mundo (FORBES, 2017).*

Con un plan estratégico de desarrollo portuario impulsado por el gobierno y apoyado por la iniciativa privada, puede garantizarse un beneficio social importante para el país mediante la generación de empleos en zonas marítimas que producirán un crecimiento económico respetando los compromisos establecidos en los 17 objetivos de desarrollo sostenible de la ONU, también mediante la concientización y educación social para respetar los ecosistemas medioambientales marítimos conforme a la legislación nacional.

## Desarrollo Urbano Portuario

Padilla y Sotelo (2010), hacen referencia a que:

*No existe marcada concentración poblacional a lo largo de la Región Costera de México, por lo tanto, este territorio representa un importante potencial para enfocar políticas de población orientadas hacia esa zona, preservando sus ecosistemas y tratando de conservar un equilibrio entre la población y el medio ambiente que la rodea (págs. 124-144).*

Uno de los ejemplos a los que se refieren Padilla y Sotelo, es la migración que sucede de las pequeñas comunidades o pueblos pesqueros, que abundan en los litorales mexicanos, hacia los grandes centros poblacionales para poder obtener empleo y en la mayoría de las ocasiones desempeñarse en un área laboral totalmente ajena a las actividades marítimas como la pesca, turismo náutico o comercio, que desarrollaban como actividad económica primaria.

Algunos ejemplos de lo anterior se dan en el estado de Guerrero, que colinda con el Océano Pacífico, la población ubicada en la denominada Costa Chica que abarca, entre otras, las comunidades de Cruz Grande, Copala, Marquelia y Barra de Teacoanapa, emigran hacia el puerto de Acapulco. Otro ejemplo se

da en el Golfo de México, en el estado de Veracruz, en donde poblaciones asentadas en la ribera del Río Papaloapan como Cosamaloapan, Carlos A. Carrillo, Amatitlán, Tlacotalpan y Alvarado, tienen tendencia a emigrar a la zona conurbada Veracruz-Boca del Río en busca de mejores oportunidades laborales.

El análisis de los puertos, su desarrollo portuario y la diferenciación de sus espacios geográficos, son necesarios, pues existe una dinámica y realidad circunstancial en la población, ya que sabemos que al existir obra e infraestructura existirá movilización social hacia estos puntos de desarrollo que tienden a urbanizarse desorganizadamente. Por lo tanto, las regiones costeras de México, deben ser consideradas como puntos de desarrollo urbano y social, donde se relacionarán con actividades globales, de comercio, comunicaciones, transporte y servicios generales, lo que los desarrolla como elementos estructurados del territorio y del desarrollo nacional.

Los proyectos de desarrollo urbano portuario deben tener una visión de proyección internacional ya que por los puertos pasarán una gran cantidad de productos provenientes del comercio inter-

nacional, lo que los convierte en puntos de interconexión entre el transporte terrestre y marítimo hacia otros continentes. Sin embargo, en México, el ritmo de crecimiento económico, así como las inversiones públicas y privadas en materia portuaria, tienden a ser insuficientes de acuerdo a la extensión marítima que se posee.

Otro rubro importante que se debe considerar para su impulso a fin de completar las necesidades de comercio, fuentes de empleo y en general el desarrollo nacional, son los servicios logísticos y de mantenimiento indispensables para los buques mercantes que arriban al puerto, este rubro es la industria marítima enfocada en la construcción y mantenimiento naval, con lo cual se obtendría una importante actualización de tecnología e investigación y desarrollo naval.

## **Marina Mercante**

El transporte marítimo es el principal elemento empleado a nivel internacional para trasladar bienes y mercancías, debido a que sus capacidades de contener grandes volúmenes de carga, así como la diversidad de buques en todos los tipos rubros, lo hacen el medio de transporte más rentable para grandes distancias.

De acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI) “el transporte marítimo internacional representa aproximadamente el 80% del transporte mundial de mercancías entre los pueblos y comunidades de todo el mundo” (OMI, 2019).

La ventaja que otorgan los buques mercantes por sus capacidades, los hacen eficientes y rentables para el traslado de las mercancías y el medio de conexión intercontinental por excelencia, en el caso de México, se cuente con puertos de altura, tanto en el Océano Pacífico como en el Golfo de México, de esta manera “los barcos grandes y pesados pueden cargar y descargar sus mercancías, por

ejemplo los buques-tanque utilizados para transportar petróleo crudo desde los pozos mexicanos hacia otros países” (INEGI.COM, 2019).

A pesar de tener la conciencia de que el buque es el elemento idóneo para el comercio mundial, la marina mercante de México ha sido relegada y prácticamente se encuentra al borde de su extinción, muestra de ello es el perfil marítimo estadístico del país, que, según la UNTAC, presenta avances mínimos en los últimos ocho años, como se muestra en la tabla número 2 (UNCTAD, 2019).

Tabla Núm. 2 Estadística de la flota mercante nacional

Tipo de buque/Año	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Buques Tanques	39	34	35	33	34	32	32	35
Buques Graneleros	5	4	4	5	5	5	5	6
Carga General	21	16	16	15	7	8	8	11
Buques Contenedores	9	9	9	8	8	5	8	8
Otro tipo de Buques	458	477	486	517	555	558	569	565
<b>Flota Mercante total</b>	<b>523</b>	<b>531</b>	<b>541</b>	<b>570</b>	<b>601</b>	<b>603</b>	<b>614</b>	<b>617</b>

Fuente: elaboración propia con datos e información estadística de la UNCTAD

La gran cantidad de recursos naturales de México, aunado al auge en la construcción y desarrollo portuarios, permiten entender la importancia de desarrollar la industria naval que comprende todos los ámbitos de la marina mercante, debiendo incluir la construcción naval, el desarrollo de tecnología propia para su equipamiento, capacitación y adiestramiento de las dotaciones, así como el servicio de mantenimiento y desguace de buques. Con estos rubros se podrá garantizar un desarrollo prospectivo del sector marítimo de forma segura y sostenible.

Un país de características bioceánicas como México, tiene que considerar al transporte marítimo como uno de sus intereses estratégicos pues a través del mismo se contribuye de forma significativa al desarrollo económico y la supervivencia del Estado con una visión marítima, en donde el gobierno, la sociedad y la iniciativa privada trabajen en forma armoniosa, para impulsar el desarrollo social y la correcta distribución de la riqueza nacional en todos los sectores.

## **Turismo**

Otro tipo de transporte es el que permite desarrollar el cabotaje,

distinguiéndose por el empleo de barcos, pequeños o medianos que realizan el traslado de personas con fines turísticos, entre costas, puertos turísticos, terminales o grandes complejos industriales. Sin embargo, no se ha desarrollado o impulsado adecuadamente.

El turismo en los últimos dos lustros, se ha convertido en una de las actividades más dinámicas y redituables en el país. La Secretaría de Turismo (SECTUR), mencionó que en 2017 esta actividad se incrementó por encima del 11% con una aportación al PIB de 8.7%. Muchos de estos recursos son provenientes de los arribos de grandes cruceros a puertos turísticos de México, que de manera incipiente mantienen una atractiva oferta de destinos turísticos distribuidos en todo el territorio como: La Paz, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Acapulco y Huatulco, en el Océano Pacífico; y en el litoral del Golfo de México a Veracruz y Puerto Progreso; finalmente en el Mar Caribe se tiene a Cancún, Cozumel y en general la denominada Riviera Maya.

El ingreso de divisas extranjeras en todos estos puertos turísticos es importante, sin embargo, es fundamental para el desarrollo económico nacional fomentar otras

actividades y el turismo náutico nacional que permitan hacer del cabotaje una actividad redituable, mediante el empleo de embarcaciones de transporte turístico ribereño, de recreo y pesca deportiva, así como generar una infraestructura de transporte dirigido a las zonas insulares propias de ser desarrolladas como complejos turísticos, instrumentando políticas, programas y legislación que promuevan la conservación del medioambiente, la sustentabilidad y sostenibilidad de estos ecosistemas marinos. Sólo de esta forma se difundirá en la sociedad mexicana la riqueza de nuestros mares, así como la importancia de mantenerlos y consérvalos para las generaciones futuras.

Como se indica en la Política Nacional de Mares y Costas Mexicanas, “los beneficios económicos asociados a la actividad turística son innegables; sin embargo, debemos considerar el manejo, previsión y atención de los efectos que sobre el medioambiente marino y costero conlleva esta actividad” (DOF, 2018, pág. 4).

## **Flota pesquera**

Otro de los rubros pendientes por desarrollar económicamente en México son las actividades

de pesca y acuacultura, debido a que, sumado a la producción agrícola y la ganadería, permiten establecer parámetros hacia la seguridad alimentaria a toda la población mexicana. Los productos alimentarios del mar son considerados como los más saludables, siempre y cuando no se vean afectados por la contaminación provocada por el ser humano. El sector pesquero y acuícola mexicano tuvo en 2017 una producción de 2,154,828 toneladas, siendo los estados más productivos Sonora, Sinaloa, Baja California, Baja California Sur y Veracruz, correspondiendo al 69.79% de la producción total nacional, (CONAPESCA, 2018).

Tabla Núm. 3 Estados con mayor producción pesquera en México año 2017

<b>Estado</b>	<b>Total producido en toneladas</b>	<b>Lugar</b>
Sonora	716, 544.70	1er.
Sinaloa	287, 738.62	2do.
Baja California	211, 065.76	3er
Baja California sur	181, 999.59	4to
Veracruz	106, 720.21	5to
<b>Total</b>	<b>1,504,068.88</b>	

Fuente: elaboración propia con datos e información estadística de SAGARPA, CONAPESCA.

La producción pesquera en 2017 registró un nivel de captura de especies de 1,750,304 toneladas correspondiente al 81% del total nacional y el 19% restante equivalente a 404,524 toneladas provinieron de la acuacultura, este último sector “en los últimos 5 años ha mostrado una tasa anual de crecimiento del 13%” (DOF, 2018, pág. 6).

Por lo anterior, se determina que las actividades productivas de pesca no se desarrollan únicamente en zonas de litoral o costa, también se deben aprove-

char las aguas interiores, tanto naturales como artificiales para impulsar la acuacultura, la cual también puede ser objeto de una gran derrama económica para las pequeñas comunidades, considerando importante que sean promovidas por incentivos gubernamentales y apoyadas por la iniciativa privada. Solo de esta manera se logrará un crecimiento importante en esta actividad que tiene una contribución histórica, pero insuficiente con la explosión demográfica del país.

Otro rubro pendiente, es el adecuado control marítimo y registro de las embarcaciones de pesca, debido a que el 97% de embarcaciones registradas corresponden a pesca ribereña y las embarcaciones registradas para pesca de altura representan tan sólo el 3% y se dedican principalmente a la captura de camarón, atún, sardina, anchoveta y escama (CONAPESCA, 2018). De acuerdo a información de la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas, extraída del Diario Oficial (2018), estos datos proporcionan información importante que:

*A diferencia de lo que ocurre a nivel global, el número de embarcaciones que constituye la flota mexicana de altura... no ha crecido desde la primera mitad de los ochentas a la fecha; por el contrario... muestra una marcada tendencia a reducirse (pág. 7).*

Por lo anterior, es relevante considerar un compromiso del gobierno federal para promover, regular y administrar la producción pesquera en todos los rubros, considerando el apoyo de la Secretaría de Marina como Autoridad Marítima Nacional.

## **La Armada y el empleo del poder naval**

Una vez que se definieron los intereses marítimos nacionales y

se ha explicado la relevancia que pueden tener en el desarrollo social y económico del país, es importante especificar que, para mantener la soberanía así como la seguridad del entorno marítimo de México, es necesario contar con los medios necesarios para protegerlos y defenderlos, así como garantizar que cualquier ciudadano que efectúe cualquier tipo de actividad marítima respete el estado de derecho y realice la explotación de los recursos sustentable y sosteniblemente.

Para materializar esta seguridad, es indispensable desarrollar un poder naval efectivo, donde la Armada de México se debe erigir como el representante más importante, efectuando un replanteamiento en sus funciones, estructuras y modo de actuar. Para lo cual, a partir del 2017 que la Secretaría de Marina es designada como Autoridad Marítima Nacional, se hizo indispensable establecer una reorganización para separar las atribuciones y responsabilidades de seguridad y defensa nacional con las funciones de guardia costera.

En un mundo globalizado donde las economías dependen cada vez más unas de otras, ningún país es autosuficiente en todos

los campos y si se considera que más del 80% de las mercancías se transportan vía marítima, es necesario garantizar su traslado, logrando con ello que el comercio marítimo impulse sus economías y su desarrollo, por lo cual es importante que los instrumentos y herramientas del Poder Naval, como buques de guerra y buques de guardia costera, cuenten con las capacidades para proteger, tanto sus intereses como su comercio marítimo. El poder naval es la expresión militar en el mar de un Estado, que le permite establecer control y dominio marítimo, tanto en la superficie del mar como en sus espacios aéreos y submarinos, el carecer de algún tipo de plataforma que permita materializar este dominio marítimo en cualquiera de sus entornos operacionales -tierra, litoral, aire, subacuático y superficie-, provoca una vulnerabilidad a la seguridad de la nación que puede ser aprovechada por otros países u otros antagonismos.

La Armada de México debe ser considerada como un componente estratégico operacional que necesita el apoyo de los campos político, económico, tecnológico y diplomático del país, ya que a través de sus recursos se defienden los intere-

ses marítimos nacionales. Por lo cual, en un esfuerzo por completar una visión marítima nacional, se debe buscar el equilibrio en la asignación de recursos económicos, humanos y materiales, que le permita realizar sus funciones, así como garantizar la soberanía y la defensa del país.

Esta asignación de recursos debe garantizar como mínimo lo siguiente:

#### **- Para el mantenimiento del Estado de Derecho en el mar.**

Las funciones de guardia costera deben proporcionar las capacidades específicas de protección marítima y portuaria, búsqueda y rescate marítimo, protección del medio ambiente marítimo, apoyo a autoridades civiles y protección civil; así mismo, incorporarse en coadyuvancia a la seguridad interior cuando sea necesario y además servir como la primera reserva en caso de guerra o amenaza a la seguridad nacional.

#### **- Para las Funciones de Seguridad y Defensa Nacionales.**

Las Fuerzas Navales deben ejercer el control y dominio efectivo del ámbito marítimo nacional

para desarrollar las operaciones navales en el mar, en el aire y en tierra, con un poderío naval que tenga capacidad de coerción y disuasión efectiva y suficiente ante cualquier amenaza que atente contra los intereses del Estado mexicano.

La proyección de la fuerza naval debe ser tal que cuente con la capacidad de respuesta en tiempo, forma y lugar para atender cualquier crisis, ya sea provocada por una amenaza externa o producto de desastres naturales o emergencias complejas. Para lograr lo anterior, nuestro país requiere que el poder naval representado por las fuerzas navales de la Armada de México, cuente con al menos cuatro tipos de componentes: el de superficie, el submarino, el aéreo y el de tierra-litoral.

Además, es importante especificar que en el empleo del poder naval existe un componente moral y otro de experiencia, teniendo en cuenta que al ser México un país pacifista, el recurso humano de la Armada de México no tiene la experiencia en batallas o combates navales, por lo cual es importante considerar su participación en ejercicios multinacionales como forma de entrenamiento. Llevando a cabo lo

anterior, se podrán tener unidades componentes con la capacidad de desarrollar operaciones independientes y, cuando sea necesario, integrarse con otros componentes navales de fuerzas multinacionales. a fin de explotar y aprovechar al máximo el poder naval.

Las incorporaciones en ejercicios multinacionales son un complemento de consideración para mejorar los procesos de educación, capacitación y adiestramiento, aunado a lo anterior elevan la moral del personal naval militar, permitiendo generar doctrina y un poder naval equilibrado, apropiado y moderno, considerando que las características físicas del entorno marítimo son siempre agresivas, tanto para el ser humano como para el factor material, necesitando este último de programas permanentes de mantenimiento que normalmente suelen ser muy costosos.

En la actualidad, ante los riesgos prevalecientes para asumir una postura de seguridad multidimensional, todas las Armadas del mundo están desarrollándose y adaptándose ante nuevos riesgos y amenazas híbridas, que evolucionan de manera concurrente ante las exigencias tecnológicas, es en este contexto

que el poder naval y las Fuerzas Navales que lo representan, debiendo buscar una coyuntura equilibrada con el contexto político, económico y diplomático del país, adaptándose a ambientes interoperacionales, así como a las necesidades que sean establecidas en su política marítima y sobre todo en su proyecto de nación.

## **Conclusiones**

El presente trabajo fue centrado en definir planteamientos que contribuyen para el desarrollo de una estrategia marítima nacional 2020-2040, la visión prospectiva en este ámbito de constante evolución es indispensable para hacer frente a los nuevos desafíos de México, de la propia SEMAR, con sus nuevas atribuciones de Autoridad Marítima Nacional, y de la Armada de México como el componente militar que representa el poder naval de México.

En función de lo expuesto, se establecen las conclusiones que han sido divididas de acuerdo con el área que se aborda.

## **Alcances de la estrategia marítima nacional**

Está relacionado con los cuatro

campos del poder con una visión amplia en la que todos, el Político, Económico, Social y militar, asumen un papel preponderante ante la necesidad de establecer un enfoque marítimo que impulse el desarrollo social y económico del país, así como coparticipes en el impulso y desarrollo de una cultura marítima nacional.

En lo político, considerando como eje rector la CPEUM y las leyes subsidiarias, es indispensable canalizar esfuerzos para establecer una política marítima de Estado, cuya trascendencia tenga una visión prospectiva hacia un horizonte de al menos 20 años, la cual sirva de guía para construir normas duraderas y a la vez flexibles, en el aprovechamiento y explotación de todos los recursos marítimos; así como en el desarrollo de los intereses marítimos nacionales. Para realizar lo anterior, es importante sumar voluntades que fortalezcan el Estado de Derecho que anteponga el interés de la nación por encima de beneficios de carácter personal o partidista.

Fig. No.4 Alcances de la Estrategia Marítima Nacional



Fuente: Elaboración propia.

En lo económico, es necesario sumar voluntades para establecer un proyecto de nación con visión marítima, sea indispensable definir la planeación estratégica, en otras palabras, la metodología para materializar la política marítima. Esto dará paso a un posterior diagnóstico interno y externo, donde se organicen los recursos económicos y el origen de los mismos a fin de alcanzar los objetivos estratégicos planteados para construir un desarrollo económico apoyado por el ámbito marítimo, con infraestructura que cumpla con los tiempos de realización para la distribución de la riqueza en todos los sectores y la correspondiente transformación del país.

En cuanto al fomento a la pesca y a la acuicultura; el desarrollo

urbano portuario y sus respectivos puertos, son observados como fuentes de generación de ingresos, que sumado a los desarrollos de la industria petrolera y la extracción de petróleo en aguas profundas, así como la investigación oceanográfica, pueden detonar un incremento sustancial en el PIB del país, fortaleciendo las economías locales y regionales. El fomento a estas economías debe ir aparejado con incentivos gubernamentales para las actividades económicas y productivas que coadyuven a la conservación del medioambiente costero y marino.

En lo social, es importante establecer programas sociales que difundan la riqueza de nuestros mares y costas, así como la importancia de preservar todos

los ecosistemas marinos para las futuras generaciones de mexicanos, por lo que el proceso de concientización en la explotación razonada, sustentable y sostenible debe de inculcarse desde todos los ámbitos: el familiar, el social, en la educación, desde los tres niveles del gobierno y sobre todo motivar las inversiones del sector privado.

Considerando la calidad bioceánica de México, la sociedad tiene una gran oportunidad de fomentar el desarrollo regional de todas las zonas marinas y costeras, lo anterior se debe dar mediante un ordenamiento espacial, territorial y jurídicamente legal, evitando invadir, destruir o contaminar zonas o áreas marítimas protegidas. Al hacerlo de esta manera, se estará garantizando la creación de fuentes de empleo que sean debidamente remuneradas, mejorando la calidad de vida de todas las comunidades costeras.

Por último, en lo militar no se puede dejar de manifestar la importancia de una Armada para establecer una atmósfera de seguridad en el comercio marítimo, de las rutas de navegación, así como proteger la soberanía de los recursos naturales y garantizar su correcta explotación.

Es también relevante retomar lo estipulado en la Constitución, en lo relativo al dominio de las aguas nacionales, definiendo que para el Estado es inalienable e imprescriptible, por lo que estos conceptos deben servir para reafirmar que la Armada de México es una institución militar, con la misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior de México.

La misión atribuida a la Armada de México se materializa mediante la organización, alistamiento, equipamiento y operación de sus fuerzas componentes, de las cuales se requiere tener al menos cuatro, que son los siguientes:

- El componente de superficie representado por los buques
- El componente aéreo constituido por sus aviones, helicópteros y unidades aéreas no tripuladas.
- El componente de tierra integrado por su infantería de marina y unidades de operaciones especiales.
- El componente subacuático, el cual debe estar compuesto por las unidades de investigación oceanográfica y submarinos.

El poder naval mexicano tiene que ser respaldado no sólo por el sector gubernamental, requiere también de una combinación que provenga del sector privado quienes promueven la innovación y manejan el desarrollo hacia nuevas tecnologías, que regularmente suelen requerir de grandes inversiones de dinero. Sin embargo, la escasa madurez mostrada para asimilar la trascendencia de la seguridad y defensa nacional, además de considerarse como un concepto subjetivo, ocasiona que en numerosas ocasiones se deje de invertir en aspectos vitales que no necesariamente implican conflicto o guerra y que son potenciales herramientas para el desarrollo nacional como la construcción naval y el impulso de tecnología marítima; éstos, entre otros, factores interfieren en el cumplimiento de las atribuciones de la Armada de México.

La redefinición del poder naval y el separar las atribuciones de guardia costera de las fuerzas navales permitirá que, incrementando las capacidades técnicas y operativas, se reposicione el factor geopolítico, incrementando su influencia en América latina.

Por último y considerando el pensamiento estratégico de Geo-

ffrey Till, ningún Poder Naval estará completo sin considerar tres factores importantes que incrementan las capacidades navales, los cuales son: la aptitud profesional, el nivel de alistamiento y el abastecimiento e infraestructura. Solo considerando estos factores se desarrollará un perfil naval militar con las capacidades de realizar de forma efectiva el control y dominio naval para la defensa de la soberanía y seguridad nacional, actuando de acuerdo a lo que establece la Doctrina de la Armada de México, como la principal línea de defensa y protección del territorio, la soberanía y de los intereses nacionales.

## **Conciencia marítima nacional**

En lo que compete a la conciencia marítima nacional, ésta puede definirse como el nivel de asimilación que tienen los ciudadanos mexicanos para entender, comprender y valorar el nivel de dependencia que tienen, como sociedad mexicana, del mar y sus recursos marítimos, considerándolo desde los puntos de vista social, económico, político y militar.

Es un hecho que el valor de los recursos marítimos se incremen-

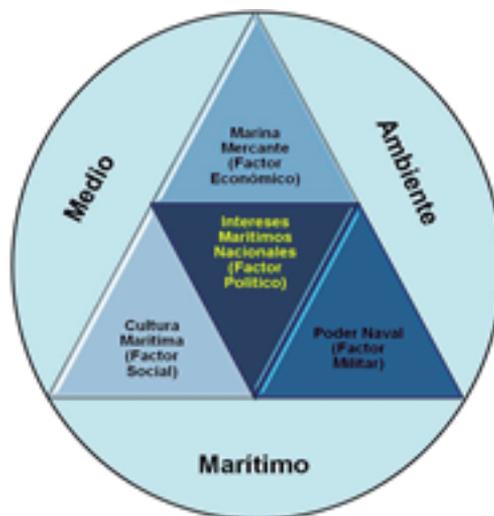
tará debido a la paulatina escases de otros insumos, la explosión demográfica, el incremento del comercio marítimo y el transporte turístico, por lo que será determinante definir una conciencia marítima nacional, que permita contribuir desde cualquier sector –social, gubernamental o privado- a vigilar los recursos y las riquezas del medio ambiente marítimo del país.

La conciencia se define como el conocimiento responsable y personal que se tiene de una cosa determinada o definida, y se asume como un deber o una situación específica, por lo que, la conciencia marítima implica el conocer la magnitud e impac-

to de los recursos marítimos para valorarlos adecuadamente y, de forma consciente, adoptar una actitud de responsabilidad y respeto haciendo que el entorno marítimo se imagine como medio propio y como recurso.

Con fundamento en lo anterior, se elaboró en esta conclusión la téttrada de la conciencia marítima nacional, la cual está constituida por los intereses marítimos nacionales como un elemento de responsabilidad del factor político, el cual tiene la obligación de definirlos y establecer la normatividad correspondiente para aprovecharlos y explotarlos de manera sustentable y en forma sostenible.

Fig. No.5 Téttrada de la conciencia marítima nacional.



Fuente: Elaboración propia.

Los intereses marítimos nacionales soportan en su base a la Marina Mercante, como el conducto que los transportará a las distintas partes del mundo, para ello se necesita que esta flota mercante sea moderna y vasta con el fin de impulsar el desarrollo comercial de México. Esto fortalecerá la economía facilitando el intercambio de mercancías, por lo tanto, representa el principal factor económico que generará distribución de riqueza nacional en todos los sectores.

Los Intereses marítimos y la Marina Mercante, son apuntalados por el poder naval, que representa el factor militar, y la cultura marítima, que se simboliza en el factor social, ambos tienen la atribución de soportar tanto las demandas de la marina mercante como de proveer la seguridad y defensa de los intereses marítimos nacionales.

Es indispensable que el poder naval necesita fortalecerse desde el ámbito gubernamental para desarrollar capacidades reales de establecer el control y dominio marítimo, requiriendo de un desarrollo tecnológico propio preferentemente, para reducir la dependencia del extranjero, vigorizando su doctrina conforme a las nuevas atribuciones y a

las necesidades reales del país, adiestrando a su recurso humano para contar con personal con la aptitud profesional capaz de difundir y proteger los valores y principios nacionales plasmados en nuestra constitución.

Por último, el fomento de una cultura marítima como símbolo y representante del factor social, debe concebirse voluntariamente en toda la sociedad mexicana para que tenga una percepción positiva de las riquezas y beneficios que ofrece el mar. Con ello se logra desarrollar actitudes sociales de identidad marítima que pueden, incluso, estar por encima de los intereses políticos o comerciales. Esta identidad marítima nacional se verá reflejada en las conductas pro-ambientales de la sociedad, desarrollando un concepto de sustentabilidad y sostenibilidad que serán la bandera de una cultura marítima dominante que impulsará el desarrollo económico y social de México.

Como reflexión dejo al lector el acertado comentario del Doctor Ponce Urquiza plasmado en su artículo "la conciencia marítima mexicana en el siglo XXI" escrito para el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México:

La conciencia marítima, está en la condición de que los tomadores de decisiones asuman que una estrategia naval, es una de las más grandes ambiciones que un Estado debe tener, pues requiere de fortaleza, de intercambio, de innovación, de disfrute, de certeza y de salud, entendiéndose esto como: poder naval, Marina Mercante, desarrollo tecnológico, aprovechamiento turístico, capacidad de ejercer Estado de Derecho y viabilidad de dar certidumbre a la alimentación diaria de la sociedad. (Ponce Urquiza, 2018).

## Referencias Bibliográficas

Baca, V. G. (Lima, 2005). Teorías Geopolíticas. Gestión en el Tercer Milenio, Revista de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas UNMSM, Vol.8 No. 15, 19-22.

Beaufré, A. (2002). Introducción a la Estrategia. Buenos Aires: Rioplatense.

Canales, C., & Del Rey, M. (2016). De Salamina a las Malvinas. 25 Siglos de Guerra Naval. Madrid: EDAF. DIEGOAN.

Clausewitz, K. V. (2005). De la Guerra. Madrid: La Esfera de los Libros S.L.

CONAPESCA. (2018). SAGARPA. Obtenido de Volumen de la producción pesquera nacional en peso vivo por destino 1997-2017: [https://www.conapesca.gob.mx/wb/cona/estadisticas\\_de\\_produccion\\_pesquera](https://www.conapesca.gob.mx/wb/cona/estadisticas_de_produccion_pesquera)

Cruz, G. (2017). Los modelos estratégicos: de la Revolución Francesa a la Guerra de Vietnam. Revista de Estudios en Seguridad Nacional, Vol. 3, No. 2, 97-112.

Defence, S. o. (mayo de 2014). [gov.uk/defence](http://gov.uk/defence) and armed forces. Obtenido de The UK National Strategy: <https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security>

DOF. (5 de febrero de 1917). Cámara de Diputados del H. Congreso de la unión. Obtenido de Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Última Reforma DOF 06-06-2019: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1\\_060619.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_060619.pdf)

DOF. (5 de Enero de 1983). Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Obtenido de Ley de Planeación, última reforma 16/feb/2018: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/59\\_160218.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/59_160218.pdf)

DOF. (30 de diciembre de 2002). Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Obtenido de Ley Organica de la Armada de México, Última reforma publicada DOF 19-05-2017: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249\\_190517.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249_190517.pdf)

DOF. (30 de noviembre de 2018). Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas. Obtenido de Política Nacional de Mares y Costas de México, DIGAOHM, SEMAR: <https://digaohm.semar.gob.mx/CIMARES.html>

DOF. (2019). Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Comisión de Marina. Obtenido de Antecedentes históricos y condiciones de desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

FORBES. (16 de junio de 2017). Forbes México, Portada. Obtenido de Forbes-Especiales: <https://www.forbes.com.mx/retos-del-comercio-maritimo-en-mexico/>

Galeana, P. (2016). La Constitución de 1917, reforma de la Constitución de 1857. En S. CESNAV-ININVESTAM, Lecturas estratégicas de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917-2017 (págs. 13-29). México: SEMAR.

gob.mx. (2019). Instituto de Ecología, CONACYT. Obtenido de Ciencia, Ciencia hoy, México 65% mar: <https://www.inecol.mx/inecol/index.php/es/ct-menu-item-25/ct-menu-item-27/17-ciencia-hoy/383-mexico-62-mar>

IMO.ORG. (2019). Quienes Somos. Obtenido de Introducción a la OMI: <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

INEGI.COM. (2019). Cuentame. Economía. Obtenido de Medios de Transporte. Transporte Marítimo: <http://cuentame.inegi.org.mx/economia/terciario/transporte/maritimo.aspx?tema=E>

López, J. I. (2012). La Geopolítica de Nicolas Spykman. Revista Universidad Eafit No. 97 , 79-86.

Padilla y Sotelo, L. S. (2010). Redalyc. Org. Revista Transporte y Territorio, núm. 3, 2010, pp. 124-144. Obtenido de puertos de México geoestratégicos y espacios clave. una: <http://www.redalyc.org/pdf/3330/333027081008.pdf>

Ponce Urquiza, A. (25 de junio de 2018). SEMAR, UNINAV. Obtenido de Repositorio: [http://repositorio.uninav.edu.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/23000/444/da\\_36-18.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.uninav.edu.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/23000/444/da_36-18.pdf?sequence=1&isAllowed=y)  
Quijada, V. L. (Nov-Dic de 1991). El pensamiento estrategico naval, la batalla decisiva. Obtenido de Revista de Marina, Armada de Chile, Vol. 108 No. 805: <https://revistamarina.cl/revistas/1991/6/larenas.pdf>  
RAE. (24 de 05 de 2018). Real Academia Española. Obtenido de Diccionario de la Lengua Española Ed. del Tricentenario actualización 20: <http://dle.rae.es/?id=98Wdd57>

Ramírez, S. (2004). El mexicano, psicología de sus motivaciones. México: DeBolsillo.

REDSAL. (2011). Red de Seguridad y Defensa de América Latina. Obtenido de Bases para una Política de Defensa Nacional. Capítulo III: Los intereses nacionales: <https://www.resdal.org/Archivo/uru-cap3.htm>

Rousseau, J. J. (1998). El Contrato Social. México: Porrúa.

Terzago Cuadros, J. (28 de octubre de 2005). Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estrategia y geopolítico. Viña del Mar, Chile.

Till, G. (2007). El poder Marítimo. Una guía para el siglo XXI. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.

UNCTAD. (2017). UNCTADSTAT, perfiles marítimos. Obtenido de Perfil marítimo de México, 2017: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/484/index.html>

Vizarretea Rosales, E. (2016). Constitución y Estado de Derecho. En CES-NAV-ININVESTAM, *Lecturas Estratégicas de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917-2017* (págs. 47-58). Mexico: SEMAR.

Vizarretea Rosales, E. (2016). *Sobre el discurso estratégico*. México: SEMAR-Congreso de la Unión.