

EL DESARROLLO DE LOS INTERESES DEL PODER MARÍTIMO NACIONAL

THE DEVELOPMENT OF NATIONAL MARITIME POWER INTERESTS

Resumen

Los océanos han sido, son y seguirán siendo un factor fundamental para el desarrollo y seguridad de las naciones y, son estos conceptos los que dan sustento al poder marítimo mexicano. En este marco conceptual, las naciones promueven su progreso y bienestar, con base en sus intereses vinculados con el mar, los cuales, además, pueden ser motivo de disputas o generadores de conflicto con otras naciones, siendo relevante la fortaleza del poder nacional para resguardarlos y preservarlos. Así, en aras del uso y protección adecuada de los intereses marítimos, es que las organizaciones internacionales, instan a que las naciones, diseñen a conciencia objetivos derivados de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que puedan ser alcanzados a través de políticas y estrategias debidamente implementadas. Por ello, este artículo busca proponer una estructura para elaborar una política marítima de Estado y plantear, conforme a las nuevas atribuciones otorgadas a la SEMAR, los cinco Ejes Estratégicos que guíen la promoción del desarrollo de los Intereses Marítimos Mexicanos desde la perspectiva del poder marítimo y la seguridad marítima multidimensional, para el logro de los objetivos permanentes de desarrollo y seguridad nacionales; en contra de la errónea idea de militarización marítima del Estado.

Palabras clave

Poder marítimo; desarrollo marítimo; intereses marítimos mexicanos; seguridad marítima multidimensional; poder naval.

Abstract

The oceans have been, are and will continue to be a fundamental factor for the development and security of nations. These concepts support the Mexican Maritime Power. In this conceptual framework, nations promote their progress and welfare, based on the interests linked to the sea, which can also be a source of disputes or conflict generators with other nations, being relevant the strength of the national power to protect and preserve them. Thus, for the sake of the proper use and security of maritime interests, international organizations urge nations to consciously design objectives derived from Sustainable Development Goals (SDGs), which can be achieved through properly implemented policies and strategies. Therefore, this article proposes a structure to elaborate a State maritime policy in accordance with the new powers granted to SEMAR, the five strategic axes that guide the promotion of the development of the Mexican Maritime Interests from the perspective of maritime power and multidimensional maritime security, for the achievement of the permanent objectives of national development and security; against the false idea of maritime militarization of the State.

Keywords

Maritime power; maritime development; Mexican maritime interests; multidimensional maritime security; naval power.

**ALMIRANTE
RUBÉN ALFONSO VARGAS SUÁREZ**

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 17 de octubre de 2021.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 17 de diciembre de 2021. 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.

Objetivos Marítimos de Desarrollo Sostenible

A pesar que, desde los años 80's, coinciden, por un lado, la definición y jurisdicción de los Estados sobre los espacios marítimos en el mundo, a través de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), y por el otro, el establecimiento constitucional para que los gobiernos mexicanos enturno, elaboren su Plan Nacional de Desarrollo y derivado de este un Programa de Seguridad Nacional (Presidencia de la República, 2014), no se ha logrado posicionar de forma visible y contundente la importancia y contribución de casi el 43% de PIB de los intereses marítimos mexicanos (IMM), al Desarrollo Nacional (INEGI, 2015).

El objetivo del presente artículo consiste en conocer las causas y consecuencias que se han presentado en el desarrollo de los IMM, y con base en estos conocimientos, **proponer una estructura (Anexo A) para elaborar una política marítima de Estado**, que de manera integral presente las estrategias que promuevan el desarrollo de esos IMM desde la perspectiva del poder marítimo y la seguridad marítima multidimensional¹, para el logro de los objetivos permanentes de desarrollo y seguridad nacionales, también identificados.

En México, a través de la administración pública federal, el Estado emplea la política para activar el poder nacional mediante la conjunción y aplicación de políticas públicas y sus respectivas estrategias que deben dar respuesta a las aspiraciones de la sociedad e intereses de gobierno, para lograr los objetivos permanentes y coyunturales identificados en el proyecto de nación (Figura 1), contenidos en la Constitución, como la soberanía, la democracia, el crecimiento económico, la justa distribución del ingreso y de la riqueza, la libertad y la dignidad de los individuos, la justicia social, el desarrollo y la seguridad nacionales (De Izcue Arnillas, Arriarán Schäffer, & Tolmos Mantilla, 2012).

1 Seguridad marítima multidimensional: Es la condición de seguridad que se genera en todas las actividades que se realizan en el ámbito marítimo, mediante las acciones y estrategias implementadas por el Estado-Nación para eliminar, reducir o mitigar los riesgos y amenazas en las siguientes dimensiones: 1) Política; 2) Económica; 3) Social; 4) Ambiental y 5) Militar (R.A. Vargas Suárez, 2018).

Figura1: Proyección de la nación



Fuente: Apuntes de estrategia naval (De Izcue Arnillas et al., 2012), editado por la oficina de desarrollo bibliográfico de la Marina de Guerra, el Callao, Perú.

Estos objetivos, la «sociedad y gobierno habrán de materializarlos en sus acciones cotidianas creando las condiciones para su logro y estableciendo las garantías para su cumplimiento» (Vizarrete Rosales, 2013, p. 431). Esta idea contribuye a la articulación de la gobernabilidad y gobernanza para el desarrollo y seguridad de la nación.

Al considerar la complejidad del aparato gubernamental mexicano, formado por instituciones en los tres órdenes y niveles de gobierno, las cuales, como Estado-nación deben actuar de la mano de la ciudadanía, con gobernabilidad democrática, para con Gobernanza² obtener la supervivencia, el progreso y el crecimiento económico del país, que emplea los medios y recursos de todo tipo, a disposición del poder nacional, para solventar las vulnerabilidades y contrarrestar todas las amenazas y riesgos a la seguridad nacional y, con ello, alcanzar el incremento digno de los niveles de bienestar, salud, igualdad, riqueza y felicidad de la población (Thiago Cintra, 1991).

Sobre la base de la teoría tradicional, del poder y seguridad nacionales, José (Thiago Cintra, 1991) expone para ese poder soberano, que procede del pueblo, que:

«El poder nacional es el conjunto de los medios de todo tipo que dispone la nación y que son accionados por la voluntad nacional con la finalidad de lograr, conquistar y mantener, interna y externamente, los objetivos nacionales. Este conjunto de medios y recursos reales y potenciales son elementos tangibles e intangibles de naturaleza económica, política, social, militar y tecnológica, que se interrelacionan con todas las facetas del comportamiento social para, mediante la política aplicada por las élites, buscar los niveles de progreso y bienestar requeridos por la sociedad; es decir, su desarrollo como nación»

² La Gobernanza Marítima, es el arte o manera de gobernar, cuyo objetivo es el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito marítimo nacional, promoviendo un equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía (Morales Cruz, 2020).

Luego entonces, el poder nacional es la voluntad del pueblo en conjunción con todos los medios disponibles que la nación pone a disposición del Estado, el cual, organizado jurídica y políticamente mediante el gobierno, ejerce la autoridad necesaria para que, en función del objetivo permanente de desarrollo, logre para su sociedad, los intereses y anhelos de bienestar; y, en función de la seguridad nacional, elimine todas las amenazas y riesgos que se antepongan a la consecución de los mismos. Es por esto, como se demostró en la tesis «El desarrollo marítimo mexicano desde la perspectiva de la seguridad nacional», existe una relación intrínseca entre el poder, el desarrollo y la seguridad nacionales.

Por su parte, en el concepto original de la seguridad nacional, la razón fundamental de la existencia de las fuerzas armadas, de diferentes tamaños y capacidades en los países integrantes del gran sistema internacional, es defender y/o proteger sus intereses, dada la potencial presencia de conflictos de diversa índole entre ellos.

La responsabilidad y compromiso de los dirigentes de dichas fuerzas, es promover el desarrollo de capacidades para contar con el alistamiento idóneo y poder actuar cuando les sea requerido por el poder político de sus respectivos países.

Esta promoción de capacidades se debe sustentar en políticas de Estado que establezcan qué se debe hacer, y en estrategias o programas que guíen el cómo cumplir con su misión (intereses y objetivos); mediante la conformación de una fuerza armada competente, con capacidades reales, que permitan no solo disuadir amenazas, sino también, por medio de una clara posición política, favorecer diplomáticamente la creencia y factibilidad del empleo de la fuerza, buscando un equilibrio con las necesidades reales de defensa, seguridad y desarrollo del país, asesorando la acertada decisión política; y en este sentido cabe preguntarse ¿De qué tamaño deben ser las fuerzas marítimas del Estado Mexicano, conforme su historia y contexto nacional, regional e internacional? ¿Qué tanto inciden en el desarrollo nacional, conforme su tamaño y funciones que realizan? para proteger sus intereses marítimos (Chile, 2009; De Izcue Arnillas et al., 2012; Thiago Cintra, 1991).

En la realidad, para los Estados resulta muchas veces costoso y complicado contar con marinas de guerra, del tamaño y poderío suficiente para proporcionar la defensa y seguridad marítimas de su soberanía e intereses marítimos; sin embargo, la historia de las naciones describe, cómo muchas de las grandes potencias de hoy, basaron su desarrollo, en el empleo y explotación adecuada de sus intereses marítimos, como EE.UU., Inglaterra y Francia entre otros; y países similares a México, conocidos como Emergentes, que se encuentran en vías de conseguirlo, como Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica (BRICS) (R. A. Vargas Suárez, 2018).

Otro de los objetivos implícitos del presente artículo, es demostrar la condición de seguridad marítima multidimensional, que con sus acciones genera y procuran la Secretaría de Marina y la Armada de México, esta última, poder naval de la federación, para que las actividades que implican las riquezas e intereses marítimos se desenvuelvan en un entorno de estabilidad y seguridad en beneficio del desarrollo marítimo nacional; lo cual se deduce de los resultados que sobre la percepción del desempeño y corrupción de la SEMAR, tiene la ciudadanía, al calificarla en primer lugar con el más alto nivel de percepción de confianza del 90.2 % y en el más bajo nivel de corrupción con el 19.4% (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2021).

En México, constitucionalmente, la política de seguridad nacional la establece el gobierno a través de las acciones derivadas de sus documentos rectores, como el Programa para la Seguridad Nacional, derivada de su Plan Nacional de Desarrollo. A su vez, la SEMAR, alinea los objetivos institucionales propios y los de la Armada de México con citado Plan, tomando en cuenta las variadas funciones que en la actualidad deben de asumir las fuerzas marítimas de los países, las cuales son agrupadas según su carácter y connotación, utilizando el modelo comúnmente empleado por las Armadas del mundo, denominado «Estrategia de los tres vectores, siendo éstos: El vector defensa o rol militar, el vector marítimo o rol de apoyo al desarrollo socio económico y el internacional o rol de apoyo a la política exterior del Estado» (Chile, 2009, p. 61; Ehrlich, 2017).

Paralelamente, desde el inicio del presente siglo, la ONU, organización a la que nuestro país pertenece y con la que participa en la búsqueda de un mundo mejor; a través de sus muy diversas subsidiarias, propusieron primero, los «Objetivos del Milenio» y posteriormente, a través de la Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015: «Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible», para avanzar equitativamente en la solución de los grandes problemas mundiales, como la desigualdad de las riquezas y oportunidades. En esta Agenda se establecieron 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y 169 Metas conexas con las que se han comprometido los países de citada organización (ONU, 2015).

Estos nuevos objetivos y metas fueron diseñados con una gran interrelación y vinculación generada por múltiples elementos transversales, para atender prioridades como la pobreza, la salud, la educación y la seguridad alimentaria y la nutrición; pero además contemplan objetivos económicos, sociales, ambientales y de paz y seguridad; y lo más relevante es que contemplan medios para su implementación.

Si bien es cierto, a partir de los objetivos del milenio, se avanzó en temas que inciden en la reducción de la pobreza extrema, se incrementó el acceso a la educación de la mano de la innovación científica y tecnológica y la evolución de las tecnologías de la información y comunicaciones (TIC's) que han propiciado la interconexión mundial, como una oportunidad para acelerar el desarrollo humano como sustento de una sociedad con una vida digna; la realidades que hace falta mucho por hacer. Por ejemplo, continúan obstaculizando el desarrollo, las desigualdades en cuanto a oportunidades, riqueza y poder que van en aumento, al igual que los riesgos para la salud, la frecuencia e intensidad de los desastres naturales, la inseguridad, los conflictos, el extremismo violento, el terrorismo, y las consiguientes crisis humanitarias y desplazamientos forzados de la población (ONU, 2017b).

También agravan y dificultan la situación el agotamiento de los recursos naturales, la degradación del medio ambiente, la desertificación, las sequías, la degradación del suelo, la escasez de agua dulce y la pérdida de biodiversidad; en suma, con la acidificación de los océanos, la elevación de los niveles del mar y otros efectos del cambio climático que afectan específicamente las zonas costeras (CCO, 2015).

Después de cinco años, a partir de la declaración de la Agenda 2030, la Asamblea General de la ONU ha declarado para el decenio 2021-2030, la implementación y desarrollo del «Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible» cuyo objetivo primordial es pasar del Océano que se tiene al Océano que se desea,

por medio del desarrollo y avance de las ciencias oceánicas y de su contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de citada Agenda; para lo cual es imprescindible e impostergable la participación de la SEMAR en la guía para el diseño de estrategias y programas encaminados a su cumplimiento (ONU, 2017a).

Si además consideramos que, con base a la Agenda planteada, la Organización para la Cooperación Económica y Desarrollo (OCDE), señala en su informe «La economía oceánica en 2030», que las actividades en torno a los océanos tendrá un crecimiento acelerado que estima en este periodo generar alrededor de 40 millones de empleos, lo cual duplicará su contribución al valor global; sin embargo, esto también representará otro gran desafío para equilibrar la necesidad de aumentar la productividad con la demanda, de una protección más fuerte de los recursos marinos, es decir, encontrar un desarrollo sostenible (OECD, 2016).

Para tal efecto, uno de los principales retos, es lograr la participación laboral de todo el recurso humano disponible, hombres y mujeres, que representan aproximadamente el 50% cada uno de la población mundial, y, por lo tanto, de acuerdo con las circunstancias, se requiere empoderar a las mujeres en todos los ámbitos del quehacer global, para que, con equidad e igualdad de oportunidades, sin violencia de género, todos cooperen en el desarrollo sostenible de la sociedad mundial. Se requiere, además, de un compromiso continuo y trans-administraciones de gobierno, de los líderes de los países, para lograr poco a poco un avance en el cumplimiento de las metas u objetivos.

Intereses Marítimos mexicanos derivados de los objetivos marítimos Metodología:

a. Análisis comparativo de los intereses marítimos de los países

Derivado del Poder Nacional, el Poder Marítimo es la capacidad de un Estado-nación, para mediante la voluntad política, hacer uso y explotación en beneficio propio, para el crecimiento y desarrollo, de las riquezas y recursos actuales y potenciales conformados como intereses marítimos en un entorno de seguridad proporcionada por las autoridades civiles y militares del país.

<i>Intereses Marítimos Nacionales</i>	
<i>PM = Intereses Marítimos de Desarrollo (Puertos, Marina Mercante, Turismo, etc.)</i>	<i>+ Intereses Marítimos de Seguridad (Poder Naval e Instituciones de Seguridad)</i>

En México, hablar de los intereses marítimos es entrar en un área de incertidumbre y conflicto, ya que si bien éstos se encuentran listados en algunos libros, revistas, documentos oficiales, y ahora en la Misión Institucional de la Secretaría de Marina, no se tiene una explicación concreta de cada uno de ellos, dando por sentado que todos entienden su significado, concepto y ámbito. Además, que se confunden con las riquezas marítimas que cada país posee en mayor o menor medida; razón por la

cual, es necesario explicitar qué son, como se clasifican y qué se entiende por cada uno de ellos. Para hacerlo, es obligado iniciar con la definición que algunas instituciones y autores a nivel nacional e internacional, tienen de los intereses, y las áreas, temas o cosas que éstos consideran como tal.

Thiago Cintra (1991,p.2) explica que los intereses:

«son la expresión de deseos colectivos despertados por las necesidades primarias o secundarias de toda la nación», los cuales «al proyectarse en la conciencia nacional pasan a la categoría de aspiraciones nacionales», ambos, «intereses y aspiraciones, al cristalizarse definen los objetivos nacional es que en determinada fase de su evolución histórico cultural, la nación busca satisfacer».

Asimismo, **conceptualiza los intereses** aclarando que, dado el carácter universal de las necesidades primarias del ser humano y la similitud de las condiciones de vida de las naciones, algunos objetivos son comunes a la mayoría de las naciones; pero aún en estos casos, hay diferencias, existiendo algunos que son específicos de cada nación, como la seguridad y el desarrollo. En el mismo sentido, Leonardo Curzio (2007,p.91) expresa que «la idea de seguridad nacional de forma general es la defensa de los intereses y valores de la nación. La idea está, por consiguiente, relacionada con un proceso de consecución de objetivos».

En el Glosario de términos unificados de SEMAR y SEDENA (CESNAV & CODENAL,2016) se establece que los Intereses Nacionales son la «Síntesis de las Aspiraciones Nacionales, gestionadas por el Poder Político del Estado, que asume aspectos de identidad nacional con capacidad de convertirse en Objetivos Nacionales».

En el caso de los EE.UU., en la interpretación de su desarrollo histórico, como objetivo principal de todas las naciones, ha luchado por ser un país hegemónico, lo cual ha logrado en parte, gracias al análisis que realizó el Almirante Alfred T. Mahan (1890) en su obra «The Influence of Sea Power upon History» y las diferentes versiones sobre la obra, que versa sobre el poder naval, y que han permitido concluir que, para que esta nación se convirtiera en una potencia, debería contar con una marina mercante capaz de transportar sus productos desde y hacia EE.UU., tener una marina de guerra poderosa, que protegiera a su flota mercante, y contar con bases de abastecimiento y logística para citadas flotas, cercanas a sus socios comerciales (Mahan & Andújar, 1901).

Lo anterior permite aseverar que los intereses marítimos que mayor importancia deben representar para cualquier país que pretenda alcanzar pleno desarrollo y, por ende, poder, son:

a) Marina de guerra, b) Marina mercante y c) Puertos. Esta visión de Mahane numera los medios del poder marítimo, la cual, está sustentada de la siguiente forma (Mahan, 1890):

Marina de Guerra+Comercio Marítimo+Colonias

En este punto vale la pena repetir los conceptos que sobresalen de la teoría de Mahan sobre el poder marítimo, al definirlo como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto. Lo anterior, se sintetiza en la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio (Mahan, 1890).

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

En este sentido el profesor e investigador Pablo Marco Moloeznik (2009, p. 83) cita que «los intereses marítimos constituyen aquellos aspectos relativos a la seguridad y desarrollo del Estado-nación, vinculados con el mar». Este autor engloba de forma muy general en dos conceptos, a todos los intereses marítimos de una nación que tienen como objetivo: la seguridad y el desarrollo; pero añade que otro de gran relevancia es la conciencia marítima.

Es menester repetir lo que Roberto L. Pertusio (1989, pp.19-20) establece en su libro *Una marina de guerra ¿Para hacer qué?*, en donde afirma:

«Los intereses marítimos de una nación o Estado son todos los aspectos relativos a su seguridad y desarrollo vinculados con el mar. El poder naval tiene su razón de ser en el respaldo de esos intereses marítimos. No tendría sentido alguno contar con una Armada de no existir intereses marítimos. Todo este ribereño, cualquiera sea su tamaño, cualquiera sea su importancia en el concierto de las naciones, cualquiera sea la longitud de sus costas por el solo hecho de tener un litoral marítimo mantiene algún tipo de poder marítimo».

La Secretaría de Marina (SEMAR, 2007) en su Programa Sectorial 2007-2012 consideraba como intereses marítimos los siguientes:

«La soberanía e integridad del territorio marítimo nacional; la seguridad de las instalaciones estratégicas; el estado de derecho en el territorio marítimo nacional; los recursos marítimos naturales renovables y no renovables, y la protección y auxilio a la población civil».

Por su parte, la Política Nacional de Mares y Costas de México (CIMARES, 2017, pp. 16- 22), elaborada por la comisión intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas, está enfocada a la gestión y ordenamiento de los mares y costas mexicanos con el fin de detener y revertir el deterioro que han sufrido a lo largo de décadas y así potenciar su desarrollo actual y futuro; sin embargo, la CIMARES solo establece cinco intereses marítimos, que, desde su punto de vista y aspectos citados, preocupan a México: 1. Turismo 2. Hidrocarburos; 3. Minería marina; 4. Puertos y marina mercante; y 5. Pesca y acuicultura.

Otros autores nacionales como Moloeznik describen estos intereses como elementos del desarrollo marítimo:

«a) rentanacional ;b) clasepolítica; c) conciencia marítima; d) marina mercante; e) tripulación; f) flota pesquera; g) cultura/dieta gastronómica; h) sector turístico; i) sector deporte; j) industria naval; k) puertos; l) investigación y desarrollo; m) poder naval; n) supervivencia en la mar; y ñ) solidaridad hacia terceros países».

El Contralmirante Carlos A. Martínez de Anda (2005), en su diccionario naval, establece que los intereses marítimos son:

«a) Investigación científica y tecnológica; b) marina mercante; c) industria naval (militar); d) puertos; e) instalaciones estratégicas (infraestructura crítica); f) medio ambiente marino; g) soberanía e independencia nacional; h) integridad territorial; i) defensa nacional; j) marina de guerra (poder naval); k) auxilio a la población (protección civil); y l) estado de derecho».

En el libro *Perú, País Marítimo*, escrito por Luis Alfaro Garfias (2010, p. xi), se detallan cuáles son los intereses marítimos más importantes para lograr el desarrollo marítimo del Perú; su objetivo es permitirle al gobierno y sociedad peruana reflexionar sobre la importancia que tiene para el país, el hecho de ser realmente marítimo y lo que ello significa, más allá de tener costas, de denominarse así y de desarrollar algunas actividades relacionadas con el mar.

Dentro de sus intereses marítimos destacan los siguientes: pesca; puertos; industria naval; marina mercante; gobernanza marítima; manejo integral de zonas costeras; cambio climático; delimitación marítima; recursos no renovables e investigación, desarrollo e innovación marítima.

En el caso de Chile, su doctrina define los intereses marítimos como:

«El conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Estas son ejecutadas en la alta mar, aguas jurisdiccionales, fondos marinos y litoral, tanto por el Estado como por particulares, con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos» (Chile, 2009, p. 36).

La misma doctrina establece que «para explotar con éxito estas facilidades y recursos, en toda su amplitud y alcance, se requiere contar con una vigorosa conciencia marítima, particularmente entre quienes tienen responsabilidades directivas, empresarios, educadores y comunicadores sociales». Con respecto a la conciencia marítima, lo conceptualiza «como el conocimiento exacto y reflexivo de los factores que se relacionan con el mar y sus proximidades, tanto sobre su naturaleza como de sus posibilidades» (Chile, 2009, p. 36).

Debido a la gran cantidad de actividades que componen estos intereses y para su mejor comprensión, los agrupa en siete rubros, a saber: a) Transporte y comercio marítimo; b) Minería submarina; c) Pesca y acuicultura; d) Turismo marítimo y recreación; e) Investigación científica marina; f) Industria de ribera; g) Potencialidad energética (Chile, 2009, p. 36).

Por su parte el gobierno colombiano, en su Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, define los intereses marítimos como: «El conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que logra el país mediante el desarrollo de las actividades relacionadas con el uso y explotación del mar y los espacios costeros» (CCO, 2015, pp. 30-31).

Para Colombia los intereses marítimos nacionales son:

«a) Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional; b) Conciencia, apropiación territorial y cultura marítima; c) Recursos ambientales marino-cos-

teros; d) Educación marítima; e) Poder naval; f) Seguridad integral marítima; g) Investigación científica, tecnológica y de innovación; h) Transporte y comercio marítimo; i) Turismo marítimo y recreación; j) Industria naval y marítima; k) Minería marina y submarina; y l) Pesca y acuicultura».

La doctrina del servicio de guardacostas de los EE.UU. (CoastGuard,2014,p.5) establece que sus intereses marítimos permanentes—su dependencia en los mares para el comercio, sostenimiento y defensa— han cambiado poco desde los tiempos de la colonia. Y aseveran, el guardacostas de los EE.UU. existe para apoyar y proteger estos intereses, dentro de los que destacan:

«Los países aliados; permanencia de los Estados Unidos y la integridad territorial de la nación; infraestructura crítica; sistema de transporte marítimo; protección contra toda amenaza, interna o externa; salvaguardar las vidas; investigación y desarrollo; puertos; marina mercante; control de fronteras; defensa nacional; marina de guerra; estado de derecho; recursos naturales renovables y no renovables; turismo; pesca; energía; medio ambiente; soberanía e independencia; auxilio a la población; economía y gobernanza».

En la revisión de la bibliografía existente, se puede identificar que en México hasta las últimas reformas efectuadas a la legislación marítima, la SEMAR determinaba una serie de intereses marítimos, desde el punto de vista de la función y misión permanente de la Armada: «Emplearel podernaval delaFederación parala defensaexterior y coadyuvarconlaseguridad interior» (SEMAR, 2012); y, la propuesta de política nacional de la CIMARES contempla solo algunos de los intereses marítimos del ámbito económico.

Encontraparte, la mayoría de los autores y estudiosos del tema, citan la importancia, tanto de los intereses de desarrollo como los de seguridad, sin especificar en que proporción, por falta de estudios científicos, lo cual queda parcialmente solventado con la creación del «Propuesta de un Modelo de medición del Poder Marítimo de las Naciones» sacado de la tesis titulada «El Desarrollo Marítimo Mexicano desde la perspectiva de la Seguridad Nacional (R. A. Vargas Suárez, 2018; R. A. Vargas Suárez, Cuervo Vázquez, N., & Moloeznik, M. P., 2021.)».

Con base en esta información obtenida de los diferentes autores, documentos oficiales y gobiernos de países extranjeros, se procedió a realizar un análisis comparativo, a fin de determinar y jerarquizar los intereses marítimos que México debe de considerar para su desarrollo. Dentro de estos intereses existen aquellos que son tangibles, como las instalaciones o la marina mercante y los intangibles como la conciencia marítima; asimismo se encuentran los que forman parte de la seguridad o incidencia política y los que integran el crecimiento económico del país (R. A. Vargas Suárez, 2018, p. 63).

La parte de seguridad o incidencia política, integra aquellos intereses que son de apoyo, control y supervisión, defensa, protección y exploración, en tanto que la de desarrollo considera las actividades de explotación comercial o económica (Ricciardi, 2008). Así que, una vez obtenido el análisis y jerarquización de los intereses marítimos, presentada en el Anexo B de la tesis de referencia con el título de «Análisis

comparativo de los intereses marítimos de los diferentes países» (R. A. Vargas Suárez, 2018), se propusieron los que se considera deben ser los IMM, que suponen la proyección de los objetivos marítimos de desarrollo y seguridad nacionales, como sigue:

1	Conciencia, educación y cultura marítima	7	Pescay acuicultura;
2	Transporte y comercio marítimos;	8	Instalaciones portuarias e instalaciones estratégicas;
3	Turismo náutico;	9	Investigación científica y tecnológica;
4	Industria Naval;	10	Poder naval de la federación (funciones de defensa marítima y guardia costera);
5	Minería marina;	11	Autoridad marítima nacional (protección y seguridad marítimo y portuaria);
6	Industria energética, incluyendo la petrolera en zonas marinas;	12	Protección del medio ambiente marino (función de guardia costera).

En la tesis de referencia sobre «El desarrollo marítimo mexicano...» y en aras de delimitar su extensión, se consideraron para su estudio solo los siguientes intereses marítimos: 1) Industria de la pesca marítima, 2) Industria del petróleo de zonas marinas; 3) Industria del turismo náutico; 4) Industria del transporte y comercio marítimo; y 5) El poder naval de la federación, constituida por la Secretaría de Marina-Armada de México.

No obstante, se debe considerar que el análisis y determinación de resultados de la tesis, se realizó antes de que se consumaran las últimas modificaciones a la ley, que otorgan a la SEMAR más atribuciones en funciones de Autoridad Marítima y portuaria; asimismo, aunque no se cita, los IMM se alinean con los tres vectores que las Armadas del mundo adoptan tradicionalmente, para cumplir con sus misiones, vectores que se contemplan en la Doctrina de la Armada de México (DAM 1.0) a nivel estratégico, de la siguiente forma:

«Las funciones de una Armada pueden concebirse entonces, en el marco de una trilogía cuya unicidad proviene de esa idea conceptual que significa el uso del mar. El carácter de trilogía se define por tres vectores estratégicos mediante los cuales una Armada cumple sus propósitos, a saber: la defensa marítima del territorio, el ejercicio de las funciones del Estado en la mar y la acción diplomática».

En la tesis doctoral «El desarrollo marítimo mexicano desde la perspectiva de la seguridad nacional» quedó de manifiesto que, en México existe una inconsistencia entre los grandes recursos, riquezas e intereses marítimos que posee y el bajo crecimiento económico obtenido por el desarrollo de éstos. Asimismo, se comprobó que

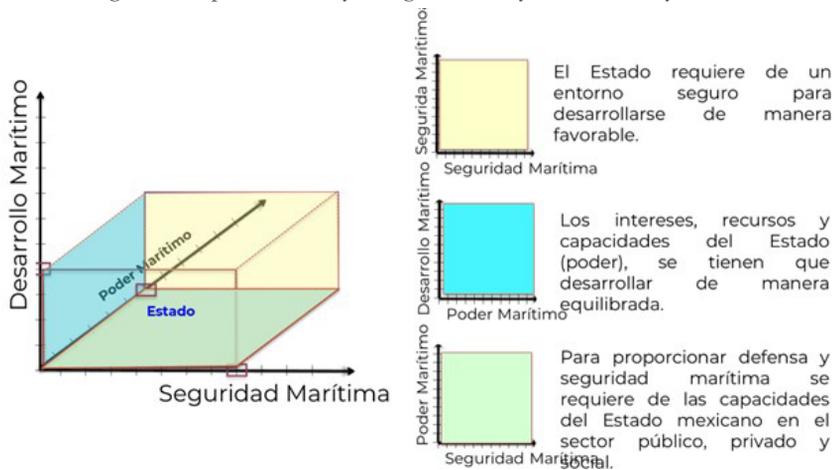
los objetivos nacionales de seguridad y desarrollo establecidos por la Constitución son dependientes y mantienen una relación proporcional entre sí, es decir, si se incrementa la seguridad, se incrementa el desarrollo, bajo la hipótesis «sin seguridad no hay desarrollo y viceversa» (ver figura dos más adelante).

b. Análisis cuantitativo de los Intereses Marítimos Mexicanos

Por razones de tiempo y espacio, el modelo de desarrollo marítimo propuesto en la tesis de referencia, se delimitó al estudio de cinco dimensiones de la seguridad nacional multidimensional (política, económica, social, ambiental y militar), correlacionadas con los cinco más importantes factores de desarrollo (humano, infraestructura, presupuesto, tecnología y legislación), y a su vez, el impacto de todos ellos, solamente sobre cinco de los intereses marítimos que se considera contribuyen mayormente con el desarrollo nacional: de Desarrollo, el comercio y transporte marítimo, el turismo náutico, la pesca y acuicultura, los hidrocarburos de aguas marinas, y de Seguridad, e l poder naval de la federación (R. A. Vargas Suárez, 2018).

El citado modelo matemático elaborado, a decir de los resultados obtenidos por la actualización de sus bases de datos en 2020, tres años después del original, funciona; empero, aunque se cuenta con la información sobre las estrategias que puntualmente están aplicando los diferentes países, en una percepción global sobre el desarrollo que está teniendo, si coincide con los resultados obtenidos (Ver anexo B).

Figura 2: Hipótesis: A mayor Seguridad Mayor Desarrollo y viceversa



Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, con el fin de continuar promoviendo, la importancia de los intereses marítimos mexicanos, a través de estos artículos académicos, se puede agregar en contraste, información del estudio realizado por el centro de investigación Douglas-Westwood titulado «World Marine Markets», sobre el valor mundial estimado en 2020 de las 20 principales industrias marítimas:

No.	INDUSTRIAMARÍTIMA	Billoneseuros	Porcentual
1.	TransporteMarítimo	326	32.46%
2.	Turismo náutico	205	20.41%
3.	Petróleo/Gascostafuera	99	9.86%
4.	Alimentosdelmar(procesados)	79	7.87%
5.	Equipomarino	60	5.97%
6.	Pesca	48	4.78%
7.	Construcciónnavalmilitar	34	3.39%
8.	ConstrucciónNavalcivil	30	2.99%
9.	Puertos	30	2.99%
10.	Acuicultura	30	2.99%
11.	Construccióndebotesy-ates	17	1.69%
12.	Cruceros	15	1.49%
13.	Investigaciónydesarrollo	12	1.19%
14.	Serviciosmarítimos	7	0.65%
15.	Energíasrenovables	5	0.47%
16.	Seguridadycontrol	2	0.23%
17.	Levantamientosoceánicos	2	0.21%
18.	Educaciónycapacitación	2	0.18%
19.	Tecnologíasubmarina	1	0.14%
20.	Vehículosubmarinos	1	0.05%
Aportaciónenbillonesdeeurosalaeconomíamundial: 1,004			100.0%

Como podemos observar, la información anterior confirma las tendencias e importancia que para las economías mundiales representan determinados intereses marítimos; y el mismo reporte establece el valor de las 10 principales industrias marítimas en el mundo, reagrupadas para México en seis, de la siguiente manera:

					México-mínimo
No.	INDUSTRIAS MARÍTIMAS 2010	Billones euros	Componente Porcentual	% del 1.424% del PIB mundial	1.4% del PIBUSD 25,074,019,769
1.	Transportemarítimo	326	32.46%	0.0046219	8,139,132,176
2.	Turismo náutico	205	20.41%	0.0029064	5,118,165,938
3.	Pesca (incluye alimentos procesados y acuicultura)	157	15.63%	0.0022259	3,919,766,109
4.	Industria naval (incluye equipo marino, Construcción militar y civil)	124	12.35%	0.0017580	3,095,866,227
5.	Petróleo/Gascostafuera	99	9.86%	0.0014036	2,471,699,649
6.	Puertos	30	2.99%	0.0004253	748,999,894
	Subtotal	941	93.70%	0.0133411	23,493,629,993

c. Conclusiones parciales sobre los intereses marítimos mexicanos.

Lo anterior se presenta para México como una oportunidad en el marco del desarrollo nacional, tomando como eje el ámbito marítimo, por lo cual, adquieren una gran relevancia la existencia, situación y explotación racional de los recursos e intereses marítimos mexicanos (IMM), en atención a los objetivos marítimos sostenibles. Así, partiendo de su identificación, definición y clasificación, los IMM deben ser parte de la cultura y conciencia marítima³ nacional, por la importante aportación al crecimiento económico que representan para el desarrollo del país en forma de divisas, progreso y bienestar, teniendo como eje central al recurso humano y la sociedad (Douglas-Westwood, 2005).

Al respecto, se puede aseverar que, actualmente en México existe muy poca cultura⁴ y conciencia marítima, sobre lo que representan para el país, todo lo relacionado con los mares y costas para el crecimiento económico, el desarrollo, la defensa y seguridad y el cuidado ambiental sostenibles y resilientes, para obtener y mantener sus beneficios por la mayor cantidad de tiempo. Es decir, es evidente el limitado o ausente conocimiento y conciencia marítima de la clase política mexicana, representante de la sociedad, ya que, actualmente existe un debate de la «oposición» sobre

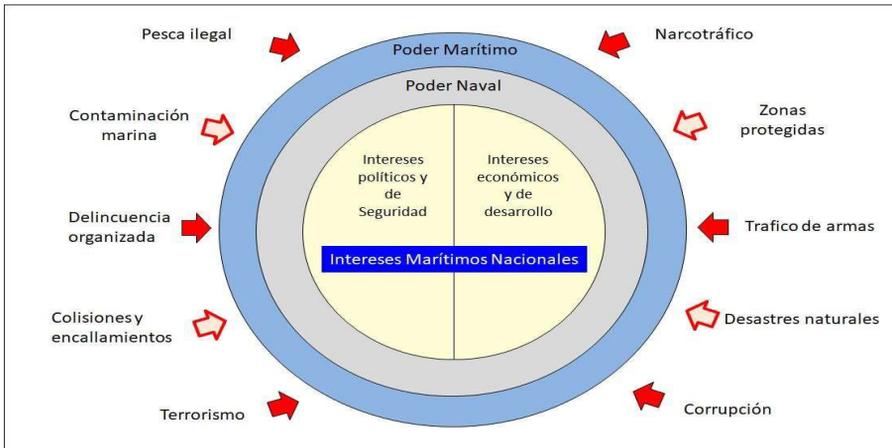
3 La Conciencia Marítima Nacional es el sentimiento de identidad colectiva de un pueblo hacia su mar y hacia todo aquello que él represente. Es parte fundamental e indelible de la nacionalidad de un pueblo. (Acoña, 2012).

4 Cultura Marítima: Es la forma como la población conoce, evalúa y enjuicia el desenvolvimiento de la acción política y social de un país marítimo, y frente a ello, plantea y opta por alternativas de soluciones razonables y fundamentadas a los problemas comunes (IEHMP, 2016).

una supuesta militarización para no aprobar las recientes atribuciones otorgadas a la Armada de México para ejercer funciones de seguridad y protección marítima y portuaria, sin considerar lo siguiente (Diputados, 2021):

- Atribuyen a la Armada solo funciones de carácter militar para la defensa de la soberanía, lo cual es un concepto tradicional obsoleto. Por cuestiones de economía, muchas Armadas desempeñan un doble papel, la de defensa en tiempos de guerra y la de seguridad y protección marítima como guardia costera en tiempos de paz.
- En función de la realidad de la creciente inseguridad de los últimos 40 años en México, derivado del fenómeno del narcotráfico y la D.O., la Armada fue ajustando su actuación, hacia la parte que le determina su misión para coadyuvar con la seguridad interior; y al respecto, yase efectuaron las modificaciones pertinentes en la ley para reconocer que la Armada realiza funciones de guardia costera en apoyo a la Autoridad Marítima Nacional, según la adición efectuada al artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración pública Federal, mediante la fracción VII (Presidencia de la República, 2017).
- La seguridad interior en los mares y costas, seda, mediante el mantenimiento del Estado de derecho, por medio de acciones de verificación, visita, inspección, control, etc. para el cumplimiento de la ley en las actividades para el desarrollo de los intereses marítimos mexicanos, incluyendo el medio ambiente (Presidencia de la República, 2020).
- Los intereses marítimos se identifican como, «todas aquellas actividades que se realizan en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, que generan beneficios para el crecimiento económico y desarrollo nacional, como el transporte y comercio marítimos, el turismo náutico de sol y playa, la pesca y acuicultura, los hidrocarburos demarabierto, la industria naval, entre otros» (R. A. Vargas Suárez, 2018), los cuales requieren de seguridad y protección contra todas las amenazas y riesgos que se presenten, y actualmente el instrumento del Estado más apto y garante para hacerlo es la Armada.
- A nivel internacional, las funciones de seguridad y protección de los intereses marítimos corresponden a un servicio de guardia costera en conjunción con las funciones de una autoridad marítima designada por el país (ONU, 2012).
- En virtud de la gran variedad de amenazas y riesgos que se presentan en las actividades para el desarrollo de los intereses marítimos (verfiguratres), que incluyen además del narcotráfico y la D.O., a la piratería, terrorismo, corrupción, pesca ilegal, tráfico de armas, minerales y maderas preciosas, contaminación marina, emergencia por accidentes marítimos, naufragios, etc. al ser la Armada la única institución federal de carácter permanente, con recurso humano, infraestructura, buques y aeronaves con capacidad para atender citados riesgos y amenazas, resulta su empleo lo más práctico y económico para el Estado, evitando la duplicidad y dispendio innecesario de recursos.

Figura3: Mapamental.-«Desarrollomaritimomexicano»



Fuente: Elaboración propia.

- La Armada tiene más de 30 años de haber implementado una política interna anticorrupción, lo que la ha colocado como la institución más confiable y efectiva de la administración pública federal, de la mano de la continuidad que ha tenido en su desarrollo en virtud de su carácter de permanente. Actualmente cuenta con la fortaleza de apoyar a otras instituciones con responsabilidades en el sector marítimo (Aduanas Marítimas, ASIPONAS, Aeropuertos, Seguridad Pública en gobiernos estatales y municipios costeros, etc.) que se encuentran vulnerables ante la creciente violencia e inseguridad, por la amenaza permanente de «plataoplomo», en pro de lograr el eficiente desarrollo del os IMM (R. A. Vargas Suárez, 2018).

Además, se identificó que, conforme a la teoría de Mahan, actualmente la SEMAR, a través de la Armada de México en sus dos roles, como Marina de Guerra y en funciones de Guardia Costera, es la dependencia de la Administración Pública Federal que proporciona la defensa, seguridad y protección, de casi la totalidad de los que se deben reconocer como las riquezas e intereses marítimos mexicanos (IMM), en el marco de la seguridad nacional multidimensional.

Por lo anterior, las nuevas atribuciones que las últimas reformas a la ley le confieren a la SEMAR como AMN y para el ejercicio de funciones de guardia costera (GC) a través de la Armada de México, refuerzan su posición dentro de la estructura federal del gobierno, como líder de los componentes del Poder Marítimo y guía hacia la promoción del desarrollo de los IMM para el logro de los Objetivos Permanentes Nacionales, principalmente los de seguridad y desarrollo, empleando todos los medios y recursos puestos a su disposición (Chile, 2009; De Izcue Arnillas, Arriarán Schäffer, & Tolmos Mantilla, 2012).

En los hechos, la legislación marítima mexicana ha sufrido la mayor cantidad de modificaciones de la ley en los últimos 15 años, para responder a las exigencias

y coyunturas nacionales e internacionales dentro del marco de la globalización en ambos sentidos: primero, incorporados al libre comercio en búsqueda de las mejores condiciones de progreso y crecimiento económico para el desarrollo nacional y/o segundo, generando la seguridad nacional necesaria, para contrarrestar los riesgos y amenazas al poder nacional del Estado, y en el caso específico del presente artículo, para el desarrollo de los IMM (R. A. Vargas Suárez, 2018).

Las más recientes modificaciones y ajustes efectuados a la legislación marítima, han definido con mayor precisión la participación de la SEMAR como AMN, y a su brazo operativo la Armada de México en funciones de Guardia Costera, para fortalecer, además del concepto de la defensa de la Soberanía, la seguridad y protección necesarias para el mantenimiento del Estado de Derecho y consecuentemente para el desarrollo, eliminando o reduciendo las amenazas y riesgos a los IMM, constituidos en industrias económicas (Presidencia de la República, 2020).

Para tal efecto, en el presente artículo se retoma el «Análisis comparativo de los diferentes intereses marítimos de los países» realizado en la tesis de referencia, con el fin de poder determinar ¿cuáles son los más importantes?, aunque no los únicos, que impactan en el desarrollo y la seguridad nacionales; y así poder seguir fortaleciendo los o agregar otros intereses, en los estudios e investigaciones que sobre el ámbito marítimo se realizan, que de acuerdo a las diferentes coyunturas pueden adquirir mayor o menor relevancia (R. A. Vargas Suárez, 2018).

Propuesta:

Ante las nuevas coyunturas, en el presente artículo, se propone una clasificación y definición de los IMM, basada no en tres vectores sino en cinco ejes estratégicos del poder marítimo nacional, conforme a la nueva misión y visión de la Secretaría de Marina, que establece:

«Ejercer el poder marítimo nacional, **proteger los intereses marítimos, mantener el estado de derecho** en las zonas marinas mexicanas, costas, ríos, zonas lacustres y recintos portuarios, así como **aplicar la autoridad marítima nacional** para garantizarla soberanía e **impulsar el desarrollo del país** en los términos que establece la constitución, las leyes que de ella se derivan y **los tratados internacionales**».

Y cuya visión es:

«ser una institución de vanguardia, adaptable, con capacidades y recursos propios para **proteger de manera efectiva los intereses marítimos mexicanos; difundiendo**, con base en sus principios y valores, **la conciencia marítima** en la sociedad, con solidándose como el eje estratégico del desarrollo marítimo nacional, con un enfoque cooperativo internacional»

Siendo el fin último de todas las acciones del Estado-nación, el bienestar de su sociedad, el primer Eje y base del Poder Marítimo Nacional, se debe referir al desarrollo sostenible de los intereses marítimos mexicanos generadores del crecimiento económico; y, en segundo lugar, los Ejes para la defensa y seguridad marítima multidimensional.

mensional que sustentan la hipótesis; «sin seguridad no hay desarrollo y viceversa»; posteriormente del lado del desarrollo el Eje transversales, referido a la Gobernanza Marítima (Administración Marítima Nacional) y finalmente en la parte superior el Eje para la Responsabilidad Internacional vinculado a las preocupaciones comunes de la humanidad (cambio climático, medio ambiente, desempleo, etc.).

Los cinco ejes estratégicos del Poder Marítimo Mexicano se sustentan (Simbólicamente) en el Triángulo de la Estrategia establecida por la OMI, que ilustra los tres componentes que lo integran (parte inferior de la figura cuatro); ya que, una adecuada estrategia promueve la coordinación, cooperación y colaboración institucional y privada, evitando se trabaje de forma independiente y aislada, permitiendo a los tomadores de decisiones a identificar sinergias entre los planes y programas correspondientes (Cerde, 2020, p. 171).

Figura4.



Fuente: Elaboración retomando «El triángulo de la estrategia» (Cerde, 2020, p. 171).

Definición y clasificación de los Intereses Marítimos Mexicanos Eje para el desarrollo de los IMM en su rol de apoyo al crecimiento económico.

- 1) Transporte y Comercio Marítimos: La industria del transporte y comercio marítimos es la capacidad productiva que tiene el Estado para utilizar el mar para transportar y distribuir de forma segura mercancías por medio de puertos eficientes y buques mercantes de todo tipo.
- 2) Turismo Náutico de sol y playa: La industria del turismo náutico es la capacidad productiva que tiene el Estado para prestar u ofrecer servicios de hotelería, restaurantes y de recreación (cruceros) en áreas marítimas, costeras e insulares del país.
- 3) Pesca y Acuicultura: La industria de la pesca marítima es la capacidad productiva que tiene el Estado para explotar e industrializar la pesca de captura y acuicultura en las zonas marinas y costas del país.
- 4) Generación energética, incluyendo la minería y petrolera de zonas marinas. La Industria de generación de energías en zonas marinas es la capacidad productiva que tiene el Estado para diseñar, explorar, explotar y procesar las diferentes formas de energía, así como transportar y distribuir los hidrocarburos y sustancias minerales en sus zonas marinas, suelo y subsuelo.
- 5) Construcción, reparación y mantenimiento naval: La industria naval es la capacidad productiva que tiene el Estado para el equipamiento de las múltiples actividades que constituyen los denominados Intereses Marítimos, a través de la marinamercante para el transporte de distintos tipos de carga y pasajeros, pesca, explotación o perforación del lecho marino, defensa y seguridad, buques y embarcaciones.
- 6) Instalaciones estratégicas incluyendo portuarias y la conectividad en el mar: La capacidad de generación de energía de PEMEX Y CFE, así como el desarrollo de los recintos portuarios y el mantenimiento del dragado de sus aguas interiores para su explotación (concesión-contraprestación); así como, el uso de las costas y el mar como medio para la generación de energía eléctrica y disposición de tuberías, cables, fibra óptica y otros elementos con capacidad de establecer una conexión, una comunicación o un vínculo son fundamentales y estratégicos para el crecimiento económico del país.
- 7) El Poder Naval de la Federación, al ser parte fundamental de la ecuación del Poder marítimo, se debe considerar como uno de los Intereses Marítimos Mexicanos para no perder de vista la importancia del desarrollo de sus capacidades conforme a las dos tareas fundamentales que contempla su misión: la defensa marítima del territorio y la seguridad marítima en funciones de guardia costera.

Definición conceptual del rol de apoyo al desarrollo socio económico

Es bien sabido que el ejercicio y administración de la Armada de México es realizado por la Secretaría de Marina la cual tiene como misión actualmente y conforme

a las últimas reformas efectuadas: ejercer el poder marítimo nacional, **proteger los intereses marítimos**, mantener el Estado de Derecho en las zonas marinas mexicanas, costas, ríos, zonas lacustres y recintos portuarios, así como aplicar la Autoridad Marítima Nacional para garantizar la soberanía e **impulsar el desarrollo del país** en los términos que establece la constitución, las leyes que de ella se derivan y los tratados internacionales.

Y cuya visión establece: ser una institución de vanguardia, adaptable, con capacidades y recursos propios para proteger de manera efectiva los **intereses marítimos** mexicanos; difundiendo, con base en sus principios y valores, la conciencia marítima en la sociedad, consolidándose como el **eje estratégico del desarrollo marítimo nacional**, con un enfoque cooperativo internacional.

Es decir, en el contexto de la realidad de defensa y seguridad marítima del territorio del México del siglo 21, en los últimos años, la SEMAR logró conjuntar la voluntad de la clase política para legalizar el actuar de la Armada de México en funciones de guardia costera para apoyar el ejercicio de la autoridad marítima nacional, lo cual en términos generales tiene como objetivo garantizar la seguridad y protección marítima multidimensional de las actividades que se realizan en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, y con ello cooperar y participar con el desarrollo de los intereses marítimos mexicanos.

Eje para la Defensa Marítima del territorio, rol de defensa militar.

- 8) Soberanía e Integridad del Territorio Marítimo Nacional, que implica el compromiso de las fuerzas marítimas en acciones de combate. Corresponde al poder político, el uso de las fuerzas para la defensa de la Soberanía e Integridad territorial.
- 9) Protección de la sociedad, sus bienes y propiedades en caso de emergencias o desastres en las costas nacionales.

Definición conceptual del rol de defensa militar

En este Eje estratégico, el poder naval se constituye en una parte fundamental del poder marítimo, al ser su fuerza operativa; así lo describe el artículo primero de la Ley Orgánica de la Armada de México, que la establece en su última reforma, como una institución militar y permanente que tiene como misión: «emplear el poder naval de la federación para la defensa exterior, proteger la soberanía, mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas, y coadyuvar en la seguridad interior del país, en los términos que establece la constitución, las leyes que de ella se derivan y los tratados internacionales».

Eje para la Seguridad Marítima y Portuaria y rol de Autoridad Marítima y Guardia Costera

- 10) Mantenimiento del Estado de Derecho en el Mar y protección de la infraestructura estratégica en las costas nacionales: Es la forma en hacer efectiva en sus espacios marítimos, la Soberanía (en tiempo de paz) y los derechos soberanos que sobre sus recursos renovables y no renovables tiene el país; así como, salvaguardar el buen orden y el cumplimiento de la normatividad tanto nacional como internacional en los mismos.
- 11) Seguridad de la vida humana en la mar (operaciones SAR). Es la capacidad para proveer la condición de seguridad marítima para el desarrollo favorable de los IMM que generan prosperidad como el comercio y transporte, la pesca, el turismo, la investigación científica y tecnológica, etc.

Definición conceptual del vector del estado de derecho y seguridad marítima

La dualidad del empleo de la Armada para la defensa y seguridad, es debido a la realidad del país de los últimos 40 años, que ha obligado a la institución a reorientar su forma de actuar: por un lado, el rol de marina de guerra para la defensa exterior a través de dos fuerzas navales, y por el otro, el de guardia costera para el mantenimiento del estado de derecho en apoyo al ejercicio de la autoridad marítima, para la seguridad y protección marítima y portuaria, ejercida a través de los mandos de regiones, zonas y sectores navales, en los 17 estados costeros, en contra de todos los riesgos y amenazas, emergentes o asimétricas que se presenten.

Eje para la Gobernanza Marítima y rol de la Administración Marítima Nacional

- 12) La gobernanza internacional de los océanos consiste en gestionar y utilizar los océanos del mundo y sus recursos, manteniendo al mismo tiempo unos océanos sanos, productivos, seguros, protegidos y resilientes. Para tal efecto es indispensable la creación de la conciencia marítima, como Elemento fundamental de la identidad nacional con todos los beneficios que se pueden obtener del mar y los litorales, a través del conocimiento, conciencia, socialización, valoración y aprovechamiento del medio marítimo, tanto en lo individual como a nivel de la comunidad nacional e internacional (Fabián Ramírez- Cabrales, 2021, p. 6).
Al respecto de la educación y cultura marítima, integran actividades de tipo pedagógico sobre el conocimiento de todo lo relacionado al ámbito marítimo con diferentes enfoques, líneas de pensamiento, niveles de educación, sectores relacionados, entre otros.
- 13) Innovación, ciencia y tecnología: Todas las actividades sistemáticas y creadoras encaminadas a aumentar el caudal de los conocimientos científicos y en su caso aplicarlos. En materia de innovación se le conoce al conjunto

de etapas científicas, tecnológicas, organizativas, financieras y comerciales, incluyendo las inversiones en nuevos conocimientos, que llevan o que intentan llevar a la implementación de productos y de procesos nuevos o mejorados.

- 14) Legislación, Política y Estrategias marítimas del ámbito nacional e internacional: Conjunto integrado por diversas personas morales o jurídicas de la Comunidad marítima, responsables de generar la normatividad nacional para la exploración, uso y explotación sostenible de todos los intereses marítimos mexicanos.

Definición conceptual del rol de Administración Marítima Nacional

En este Eje Estratégico, la SEMAR en el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, empleando a la Armada en funciones de guardia costera y en coordinación con otras autoridades en materia marítima, hace cumplir correlacionalmente los instrumentos internacionales, acuerdos regionales y la legislación nacional en asuntos marítimos, con el objetivo de incrementar el nivel de seguridad y protección de las actividades productivas y con ello propiciar el desarrollo de los intereses marítimos, fortaleciendo la hipótesis del modelo anteriormente citado que establece que: «a mayor seguridad mayor desarrollo y viceversa»; lo que convierte a la institución como cabeza de sector en el responsable de la administración marítima.

Con la plena convicción y compromiso de contribuir positivamente a la comunidad marítima, México, la SEMAR se ha sumado además a una serie de acuerdos internacionales vinculados a las preocupaciones comunes de la humanidad relacionados con los mares, sus ecosistemas y biodiversidad. A nivel regional, se participa en la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas, a través del cual las autoridades marítimas, actúan integradamente en distintos planos de cooperación, por medio de un contacto fluido, franco y permanente, con base en los lineamientos de la Organización Marítima Internacional.

Las relaciones internacionales y regionales han servido a la SEMAR para el intercambio de información y coordinación directa con las agencias e instituciones con atribuciones en la materia, con un objetivo común: incrementar la seguridad y protección marítima, así como promover la prevención de la contaminación de nuestros mares. A nivel nacional, los acuerdos internacionales y regionales se materializan a través de la creación de normatividad que adjudica a la Secretaría de Marina directa e indirectamente responsabilidades para mantener un México con mares limpios, como lo es: la Ley de vertimientos en las zonas marinas mexicanas y la Estrategia de respuesta a derrame de hidrocarburos, lo cual colateralmente beneficia al turismo náutico nacional e internacional.

Como muestra del compromiso del Estado para fortalecer la Gobernanza, la SEMAR cuenta con la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas, constituida por las Secretarías de Gobernación, Agricultura y Desarrollo Social, Desarrollo Territorial, Relaciones Exteriores, Medio Ambiente, Economía, Turismo, Energía y Comunicaciones, coordinadas por la SEMAR, y cuyo objetivo es formular e instrumentar las políticas para la planeación, ordenación

y desarrollo sustentable de estas regiones en el territorio.

La gobernanza marítima se refiere a los mecanismos que el gobierno genera y dispone para administrar las relaciones entre las autoridades marítimas, los operadores (servicios), los usuarios (inversionistas) y la sociedad general; para mediar en la interacción eficiente y eficaz entre los mismos lograr los máximos beneficios del empleo, uso y explotación sostenible de los intereses marítimos mexicanos (Fabián Ramírez-Cabrales, 2021, p. 243).

Eje Responsabilidad Internacional y rol de atención a las preocupaciones comunes de la humanidad.

- 15) Medio ambiente y Biodiversidad marina y Áreas naturales protegidas: Corresponden Políticas de Estado relacionadas con el control, uso y administración de las áreas marinas y costeras del país, alineadas con las políticas internacionales para el cuidado del medio ambiente marino, las áreas naturales protegidas, los organismos vivos que conforman los ecosistemas marino-costeros y los complejos ecológicos de los que forman parte, son afectados por el cambio climático, por lo que merecen toda la atención del Estado.

Adicionalmente, las autoridades marítimas atienden eventos relacionados con riesgos para la salud pública causados por peligros ambientales, biológicos, patológicos, químicos o fallas en protocolos de higiene y sanidad a bordo de buques e instalaciones portuarias relacionados con aguas de lastre, viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, vertimientos, mercancías peligrosas, paquetes postales, entre otros.

Definición conceptual del rol de apoyo a la política exterior.

Las actividades que se realizan en el ámbito marítimo tienen un carácter internacional, dado que conllevan medios, recursos y procesos similares. De manera análoga, en el ámbito naval las diferentes Armadas del mundo no son ajenas a actividades sociales, políticas, económicas y/o ambientales. Con la creación de la ONU y sus diferentes organismos subsidiarios, se estableció un marco normativo para regular la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional, ámbito en el cual las Armadas actualmente juegan un papel fundamental. Esta normatividad se desprende de convenios internacionales de los cuales México es parte (CONVEMAR, SOLAS, MARPOL, PBIP, entre otros) y, han sido y son legislación fundamental para el país y para el mundo en su relación con México.

Conclusiones y Recomendaciones

Ante los retos mundiales y preocupaciones comunes de la humanidad planteados en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), como el cambio climático producido por la contaminación, la globalización, la pobreza extrema y las grandes desigualdades, el desarrollo tecnológico, las amenazas transnacionales, la cada vez

más pronunciada escases de agua y alimentos, las crisis económicas derivadas de las pandemias, entre otros, deben ser suficientes motivos para crear **conciencia marítima** sobre la importancia de aprovechar los recursos e intereses marítimos con que cuenta el país, especialmente, explotando estratégicamente, el recurso más valioso que tiene actualmente la SEMAR, su Recurso Humano, por su confiabilidad para impactar positivamente en las diferentes áreas que integran el Poder Marítimo Mexicano.

Con la finalidad de proyectar el desarrollo marítimo de manera sustentable y racional, es necesario coordinar esfuerzos entre los diferentes componentes que integran el Poder Marítimo Mexicano (PMM), como son el sector gubernamental, privado y social (Gobernanza que incluye la dimensión política), orientados a proporcionar los escenarios de seguridad, que generen las condiciones favorables para el desarrollo de los intereses marítimos; para tal efecto, se considera que una solución sería la creación de un Consejo Nacional de Desarrollo Marítimo de forma análoga al Consejo de Seguridad Nacional, determinado en la Ley de Seguridad Nacional.

Es imprescindible e improrrogable la formulación de una Política de Estado, es decir una Política Nacional de Desarrollo Marítimo con una visión de 40 años o más, e integrarla de forma flexible, dinámica y continua al Plan Nacional de Desarrollo en cada sexenio gubernamental, como se logró incrustar una pequeña parte en la administración anterior, con la finalidad de proporcionar permanencia estructural y alcanzar objetivos a mediano y largo plazo.

La Política Nacional de Desarrollo Marítimo debe de contar con las estrategias, planes y programas necesarios para cada uno de los Ejes Estratégicos del PMM, propuestos mediante el Pentágono que integra los 15 Intereses Marítimos Mexicanos que se deben definir y promover:

1. El desarrollo de los Intereses Marítimos Mexicanos para el crecimiento económico; 2. La Defensa Marítima del Territorio, 3. La Seguridad y Protección Marítima y Portuaria, 4. La Gobernanza del sector marítimo y, por último, 5. La Responsabilidad Internacional.

En virtud del reconocimiento tácito de la Secretaría de Marina como la administradora del Poder Marítimo, que incluye, al menos, los 15 Intereses Marítimos Mexicanos que integran los cinco Ejes Estratégicos propuestos, se debe romper el paradigma de que la Institución (SEMAR) solo administra y opera a la Armada de México, como una de las tres fuerzas armadas del país, por lo que se le asigna un presupuesto de aproximadamente el 25% del total asignado a las FF.AA., y se le incrementen los recursos presupuestales como Secretaría de Estado, que administra todo el poder marítimo, tanto para el desarrollo como para la seguridad nacionales.

Se debe esclarecer y puntualizar el carácter civil y naval militar del desarrollo de los intereses del poder marítimo nacional, para que la administración (Gobernanza) considere Planes y Programas de Desarrollo de dichos intereses de forma transversal, tomando como potencializador el Eje Estratégico número cuatro que incluye la promoción de la Conciencia Marítima, la capacitación y en términos generales el desarrollo honesto y profesional del recurso humano bajo los estándares, tanto de la doctrina de la Armada de México como del «Convenio Internacional sobre Normas, de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW, 1978» (ITF, 2010).

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

<p>Objetivo Marítimo Nacional: 2. Promover el desarrollo tecnológico en materia petrolera.</p>
<p>Estrategias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Incentivar la generación desinergias entre universidades y empresas petroleras para mejorar la preparación y especialización del recurso humano. b. Fortalecer las capacidades de investigación del Instituto Mexicano del Petróleo en materia de exploración y extracción de hidrocarburos en aguas profundas.
<p>Objetivo Marítimo Nacional: 3. Incrementar los mecanismos de seguridad y protección marítima en las áreas de exploración y extracción de hidrocarburos.</p>
<p>Estrategias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Fortalecer la coordinación interinstitucional para prevenir las actividades de la delincuencia en las áreas de exploración y extracción de hidrocarburos. b. Establecer un marco legal estricto para prevenir y sancionar los actos de corrupción en las empresas productivas del Estado. c. Consolidar la aplicación del Código PBIP en plataformas fijas y móviles, así como en los artefactos navales. d. Modernizar la infraestructura tecnológica para el seguimiento de fenómenos meteorológicos y alertas correspondientes.
<p>Interés Marítimo Nacional: C. Industria del Turismo</p>
<p>Objetivo Marítimo Nacional: 1. Actualizar la infraestructura portuaria de cruceros.</p>
<p>Estrategias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Desarrollar servicios turísticos portuarios de calidad mundial. b. Ampliar las capacidades de la infraestructura turística portuaria instalada. c. Consolidar la aplicación del Código PBIP en las instalaciones portuarias de cruceros. d. Consolidar las capacidades de las estaciones de búsqueda y rescate.
<p>Objetivo Marítimo Nacional: 2. Desarrollar un hinterland turístico en los puertos de cruceros del país.</p>
<p>Estrategias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Incorporar en la oferta turística de cruceros, el patrimonio cultural y gastronómico de los estados costeros. b. Mejorar los servicios públicos de los puertos y zonas turísticas. c. Incentivar la creación de nuevos centros de ecoturismo en los estados costeros. d. Establecer reglas de operación para los prestadores de servicios turísticos con el objetivo de hacer sustentable esta actividad.
<p>Objetivo Marítimo Nacional: 3. Fomentar un aumento de la oferta hotelera para el turismo náutico.</p>

<p>Estrategias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Apoyar con estímulos fiscales el desarrollo de complejos hoteleros que incluyan marinas. b. Promover una mayor calidad en la prestación de servicios hoteleros. c. Aumentar la promoción turística náutica en aquellos países con gran tradición marinera. d. Promocionar eventos náuticos internacionales.
<p>Interés Marítimo Nacional: D. Industria del Transporte y Comercio.</p>
<p>Objetivo Marítimo Nacional: 1. Incrementar y modernizar la infraestructura portuaria nacional.</p>
<p>Estrategias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Construir nuevos puertos en ambos litorales del país. b. Ampliar las capacidades de movimiento de carga/descarga en los puertos del país, a través del dragado efectivo de los mismos. c. Mejorar las vías de comunicación entre los puertos y los centros de producción del país. d. Aumentar la inversión de la iniciativa privada en el desarrollo y modernización de la infraestructura portuaria.
<p>Objetivo Marítimo Nacional: 2. Incrementar la competitividad de los servicios marítimos y portuarios.</p>
<p>Estrategias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Desarrollar el hinterland que adicione valor agregado de los bienes que se encuentran en los puertos para exportación/transito. b. Actualizar los programas de educación náutica del país, acordes a las necesidades del transporte marítimo internacional.
<p>Objetivo Marítimo Nacional: 3. Fortalecer la seguridad marítima y portuaria en el país.</p>
<p>Estrategias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Incrementar la coordinación interinstitucional a fin de combatir a la delincuencia organizada. b. Consolidar la aplicación del Código PBIP en buques, artefactos navales, plataformas fijas y móviles. c. Modernizar la infraestructura tecnológica para el seguimiento de fenómenos meteorológicos y alertas correspondientes. d. Incrementar el número de estaciones de búsqueda y rescate, así como su equipamiento.
<p>Objetivo Nacional Permanente: II. Garantizar la soberanía, defensa y seguridad de México.</p>
<p>Interés Marítimo Nacional: Poder Naval de la Federación.</p>

<p>Objetivo Marítimo Nacional:</p> <p>1. Realizar la defensa de la soberanía, del territorio, así como de los recursos e intereses marítimos del país.</p>
<p>Estrategias:</p> <p>a. Construir la Armada del siglo XXI bajo el modelo de desarrollo de fuerzas por capacidades.</p> <p>b. Fortalecer las capacidades de Inteligencia, Ciberdefensa y Mando y Control.</p> <p>c. Aumentar la preparación del personal naval para el cumplimiento de su rol principal: la defensa marítima del país.</p> <p>d. Incrementar el presupuesto asignado para gasto de inversión.</p>
<p>Objetivo Marítimo Nacional:</p> <p>2. Mantener el Estado de Derecho en las costas, recintos portuarios y zonas marinas del país.</p>
<p>Estrategias:</p> <p>a. Consolidar el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional por la SEMAR.</p> <p>b. Modernizar el marco legal en materia de navegación, contaminación, seguridad y protección marítima.</p> <p>c. Fortalecer la aplicación de los instrumentos internacionales en materia de seguridad y protección marítima.</p> <p>d. Incrementar las capacidades humanas, materiales y financieras para el cumplimiento de las funciones de Guardia Costera.</p> <p>e. Aumentar el número de estaciones de búsqueda y rescate, así como su equipamiento.</p>

ANEXO B

PAÍS	DesarrolloMarítimo				PoderMarítimo				SeguridadMarítima			
	Lugar ocupado	2017	Lugar ocupado	2020	Lugar ocupado	2017	Lugar ocupado	2020	Lugar ocupado	2017	Lugar ocupado	2020
Estados Unidos de América	1	13.44	1	15.11	1	17.80	1	19.56	35	1.21	35	1.17
Japón	2	7.54	3	7.12	9	3.34	8	3.03	10	1.97	8	2.11
China	3	6.10	2	7.85	2	13.04	2	13.52	65	0.72	55	0.84
Dinamarca	4	5.89	4	6.52	30	0.53	34	0.40	4	2.22	2	2.31
Alemania	5	4.68	5	5.31	31	0.52	35	0.39	8	1.99	9	2.10
Singapur	6	4.33	32	0.56	44	0.26	48	0.19	7	2.08	1	2.38
Bélgica	7	4.02	7	4.89	79	0.05	81	0.04	15	1.84	13	1.97
Corea del Sur	8	3.53	6	5.13	27	0.63	21	0.90	63	0.72	20	1.66
Reino Unido	9	2.77	8	2.81	7	4.34	7	4.07	19	1.58	17	1.71
Francia	10	2.55	10	2.63	18	1.07	15	1.45	20	1.58	53	0.85
Suecia	11	2.13	11	2.43	38	0.34	38	0.34	9	1.98	10	2.08
Australia	12	2.11	15	1.97	4	6.26	5	6.10	5	2.14	5	2.17
Finlandia	13	2.09	13	2.20	56	0.17	55	0.17	6	2.09	4	2.22
Israel	14	1.92	9	2.65	86	0.02	86	0.02	48	0.89	53	0.85
Emiratos Árabes	15	1.75	12	2.36	84	0.02	84	0.02	28	1.47	18	1.69
Canadá	18	1.68	18	1.73	6	5.60	6	5.44	11	1.96	6	2.14
España	20	1.34	36	0.41	20	0.96	24	0.71	17	1.76	16	1.77
Malasia	22	1.18	43	0.34	22	0.81	22	0.79	29	1.46	24	1.63
Brasil	31	0.70	27	0.74	11	1.82	11	1.70	58	0.80	64	0.72
India	35	0.59	29	0.67	8	3.56	9	2.76	76	0.52	77	0.52
México	40	0.48	40	0.37	13	1.78	12	1.62	79	0.50	76	0.52
Indonesia	44	0.38	37	0.40	5	6.25	4	6.14	45	1.00	41	1.04
Chile	55	0.30	47	0.28	16	1.21	17	1.20	21	1.55	28	1.51
Países Bajos	59	0.26	53	0.25	25	0.68	20	0.98	1	3.15	12	2.06
Colombia	69	0.18	62	0.17	39	0.31	33	0.44	78	0.51	75	0.59
Perú	70	0.17	65	0.16	34	0.42	32	0.46	60	0.77	58	0.81
Estados Unidos de América	10	24.39	8	27.00	1	20.51	1	23.60	5	221.75	3	314.58
Japón	34	4.34	32	3.84	5	4.96	4	5.46	9	87.50	9	95.63
China	3	79.04	3	81.86	2	8.41	2	10.59	8	110.94	8	106.32
Dinamarca	14	12.82	23	6.35	24	0.922	25	1.04	34	15.68	31	16.25
Alemania	1	166.05	2	149.52	20	1.21	24	1.12	61	5.67	59	5.36
Singapur	59	0.51	61	0.44	30	0.73	32	0.72	87	0.18	85	0.78
Bélgica	6	30.96	9	25.29	51	0.20	52	0.23	86	0.39	91	0.37
Corea del Sur	19	9.88	15	10.97	12	2.93	5	4.96	62	5.29	63	4.89
Reino Unido	52	0.69	54	0.64	7	3.43	7	3.81	6	144.96	6	136.52
Francia	35	4.15	25	6.10	3	5.00	3	5.71	23	22.54	23	22.78

PAÍS	DesarrolloMarítimo				PoderMarítimo				SeguridadMarítima			
	Lugar ocupado	2017	Lugar ocupado	2020	Lugar ocupado	2017	Lugar ocupado	2020	Lugar ocupado	2017	Lugar ocupado	2020
Suecia	86	0.05	82	0.05	57	0.13	40	0.48	29	17.71	29	17.45
Australia	11	17.89	10	22.17	11	3.02	11	3.06	2	320.80	2	321.02
Finlandia	45	1.48	44	1.71	72	0.03	74	0.04	50	9.24	47	9.14
Israel	55	0.58	55	0.56	55	0.15	56	0.19	83	0.60	83	0.89
Emiratos Árabes	16	12.55	11	15.82	71	0.03	73	0.04	81	0.62	89	0.62
Canadá	9	25.94	7	28.74	18	1.29	18	1.43	4	277.81	4	254.63
España	22	7.83	21	6.66	9	3.08	14	2.32	24	18.63	24	19.41
Malasia	47	1.45	46	1.48	45	0.34	43	0.38	17	40.08	17	39.12
Brasil	4	47.43	6	33.42	21	1.05	27	0.92	10	81.26	11	83.29
India	21	8.99	19	9.11	4	4.98	9	3.36	12	72.44	12	73.89
México	43	2.44	40	2.61	27	0.90	30	0.75	11	75.43	10	89.25
Indonesia	24	6.24	24	6.31	23	1.02	21	1.33	3	318.85	5	220.14
Chile	23	7.47	20	7.32	26	0.90	19	1.35	14	59.56	14	58.45
Países Bajos	32	4.67	34	3.50	43	0.37	31	0.73	64	4.85	69	4.12
Colombia	28	5.14	16	10.69	33	0.66	20	1.33	39	13.90	38	13.89
Perú	68	0.23	62	0.39	25	0.92	28	0.88	30	16.83	33	16.23

Referencias

- Acoña B. V. (1977) Despertemos nuestra Conciencia Marítima Nacional. ESNA. Perú. Lima. CCO. (2015). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros. Bogotá, Colombia:
- Comisión Colombiana del Océano.
- Cerda, R.E.V.(2020). Administración Talasopolítica para prevenir la contaminación atmosférica en vías navegables mexicanas. Cesnav.
- CESNAV, & CODENAL.(2016). Glosario de Términos Unificados de Seguridad Nacional.
- México.: Centro de Estudios Superiores Navales, Colegio de Defensa Nacional.
- CIMARES. (2017). Política Nacional de Mares y Costas de México (En proceso de validación jurídica). Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas. Ciudad de México.
- Coast Guard. (2014). Doctrine for the U.S. Coast Guard. Washington, D.C.: Coast Guard Publication 1.
- Chile,A.d.(2009). Doctrina marítima: Poder Marítimo Nacional. Chile.
- Dallanegra Pedraza, L. (2010). Teoría y metodología de la geopolítica. Hacia una geopolítica de la «construcción de poder». Revista mexicana de ciencias políticas y sociales, 52 (210), p. 15-42.
- De Izcue Arnillas, C., Arriarán Schäffer, A., & Tolmos Mantilla, Y. (2012). Apuntes de estrategia naval. Callao, Perú: Oficina de desarrollo bibliográfico de la marina.
- Diputados, C.d.(2021). Acción de Inconstitucionalidad de la Ley Orgánica de la Armada de México.
- CDMX.
- Douglas-Westwood. (2005). Marine World Markets. Retrieved from Canterbury CT1 2WD, UK: Fabián Ramírez-Cabrales, W.T.P.N., Juan Camilo Forero Hauzeur. (2021). Intereses Marítimos Colombianos. Vicepresidencia de la República-Comisión Colombiana del Océano- Armada de Colombia.
- Garfias, L. A. (2010). Perú, país marítimo: Pontificia Universidad Católica del Perú. CENTRUM.
- INEGI. (2015). Estadísticas históricas de México 2014-2015. Instituto Nacional de Estadística Geografía Sextaedición.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, I. (2021). Encuesta Nacional sobre Victimización y Percepción de la Seguridad Pública, ENVIPE.
- Guía STC Wenmiedasal Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de Mar 1978,(2010).
- Mahan, A. T. (1890). The Influence of Sea Power upon History (1660- 1783). New York: Dover Publications, Inc.
- Mahan,A.T.,&Andújar,M.(1901).Influenciadel podernaval en la historia,1660-1783.El Ferrol España: El Correo Gallego.
- Martínez de Anda, C.A. (2005). Diccionario Naval Tomo I y II: México: SEMAR.
- Moloznik, M.P. (2009). Hacia un marco teórico y analítico del poder naval. Contribución doctrinaria al desarrollo de la Armada de México. Revista México y la Cuenca del Pacífico. Morales Cruz, C. A. (2020). Diseño y formulación de un proyecto de Política Nacional Marítima para los Estados Unidos Mexicanos 2021-2030 en lo concerniente al fomento de la Conciencia Marítima del ciudadano. Escuela Superior de Guerra del Perú.
- OECD. (2016). The Ocean Economy in 030.

- OECD Multilingual Summaries. doi:10.1787/97892642251724-en
- ONU.(2012). ABCdelasNacioniveraesUnidas.NewYork:UnitedNationsPublications.
- ONU.(2015).Transformarnuestromundo:LaAgenda2030paraelDesarrolloSostenible.
- RetrievedfromNewYork:
- ONU.(2017a).Deceniodelascienciasoceánicasparaeldesarrollosoñtenible.24.
- ONU. (2017b). Llamamiento a la acción para apoyar la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los Océanos, los Mares y los Recursos Marinos para el desarrollo sostenible. Paper presented at the Conferencia de las Naciones Unidas, New York.
- Pertusio, R.L. (1989). Una marina de guerra: para hacer qué? (Vol. 18): Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales.
- Presidencia de la República. (2014). Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018: Una Política multidimensional para México en el siglo XXI. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.
- PresidenciadelaRepública.(2017). Decreto por el que se reforman y adicionanlos artículos 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México,otorgandole funciones de Guardia Costera. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.
- Presidencia de la República. (2020). Decreto por el que se reforma el artículo 30 de la LOAPP. CDMX: DOF.
- Ricciardi, C. (2008). Cuantificar los intereses marítimos.(Maestría), Escuela de Guerra Naval, Montevideo, Uruguay.
- SEMAR.(2007).Programa sectorial de marina 2007-2012. Ciudad de México: Secretaría de Marina.
- SEMAR.(2012).Ley Orgánica de la Armada de México. Ciudad de México: Secretaría de Marina DOF.
- Thiago Cintra, J. (1991). Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo. México, D.F.: Centro de Investigación y Seguridad Nacional.
- Vargas Suárez, R. A. (2018). El Desarrollo Marítimo Mexicano desde la perspectiva de la Seguridad Nacional. (Doctorado), Universidad Naval, Ciudad de México.
- Vargas Suárez, R. A., Cuervo Vázquez, N., & Moloeznik, M. P. (2021). Propuesta de un modelo de medición del poder marítimo de las naciones. *Revista Científica General José María Córdova*, 19(34), 267-306,.