

FACTORES DE DESARROLLO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS MEXICANOS FACTORS FOR THE DEVELOPMENT OF MEXICAN MARITIME INTERESTS

Resumen

El crecimiento económico es el factor más importante del éxito de los países, pero no es el único, según autores como Nordhaus & Samuelson (2010) los factores fundamentales del desarrollo de los países que, algunos tienen más, o han tenido la capacidad y habilidad de encontrar y conseguir para potenciarlos son: los recursos humanos capacitados, disciplinados, sanos y motivados; los recursos naturales o capital productivo como combustibles, minerales, pesca, divisas, avances tecnológicos e innovación, calidad ambiental, entre otros; y el capital o recursos físicos como carreteras, maquinaria, infraestructura portuaria, buques, propiedad intelectual, etcétera.

Actualmente México es considerado un país en vías de desarrollo en virtud de que no ha alcanzado los altos niveles de vida para su sociedad, como lo han logrado Estados Unidos de América, Inglaterra, Japón, Alemania, Australia, entre otros países, que han explotado mejor sus factores o capitales de desarrollo. En este contexto, el país presenta una situación especial, ya que cuenta con recursos e intereses marítimos de toda índole, que hasta la fecha no han sido aprovechados de manera conveniente para el desarrollo nacional del país, presentando diversos niveles de crecimiento y explotación económica que no están acorde a la capacidad, economía y estatus político de México dentro del sistema internacional del cual forma parte (Vargas Suárez, 2018).

El propósito del artículo es demostrar la situación e importancia de los factores o capitales de desarrollo del poder marítimo mexicano como una parte sustantiva del desarrollo nacional, para determinar lo que tendrían que hacer las autoridades de los tres niveles de gobierno para conseguir mediante el fortalecimiento de su gobernanza un crecimiento económico más acelerado y continuo de este sector, que puede servir de palanca y proyección del bienestar nacional.

Abstract

Economic growth is the most important factor in the success of countries, but it is not the only one, according to authors such as Nordhaus & Samuelson (2010), the fundamental factors of the development of countries that, some have more, or have had the capacity and ability to find and achieve to empower them are: trained, disciplined, healthy and motivated human resources; natural resources or productive capital such as fuels, minerals, fishing, foreign exchange, technological advances and innovation, environmental quality, among others; and capital or physical resources such as roads, machinery, port infrastructure, ships, intellectual property, etc.

Mexico is currently considered a developing country because it has not achieved the high standards of living for its society, as have the United States of America, England, Japan, Germany, Australia, among other countries, which have better exploited their development factors or capitals. In this context, the country presents a special situation, since it has maritime resources and interests of all kinds, which to date have not been exploited in a convenient way for the national development of the country, presenting diverse levels of growth and economic exploitation that are not in accordance with the capacity, economy and political status of Mexico within the international system of which it is part (Vargas Suárez, 2018).

The purpose of the article is to demonstrate the situation and importance of the factors or capitals of development of Mexican maritime power as a substantive part of national development, in order to determine what the authorities of the three levels of government would have to do to achieve through the strengthening of its governance a more accelerated and continuous economic growth of this sector, which can serve as a lever and projection of national welfare.

**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

Metodología

El presente artículo se deriva de la tesis «El desarrollo marítimo mexicano desde la perspectiva de la seguridad nacional»; la metodología empleada se orientó mediante un diseño de investigación mixta secuencial, que comprendió tres fases: cualitativa, instrumental y cuantitativa.

La fase cualitativa constó de un enfoque de teoría fundamentada, con la intención de integrar el Modelo de Desarrollo Marítimo por medio del proceso de codificación de datos obtenidos en una entrevista semi-estructurada a participantes clave e investigación documental. La fase instrumental proporcionó el mecanismo para operacionalizar las categorías del modelo cualitativo e integrar variables e indicadores reconocidos internacionalmente. Por último, la fase cuantitativa se desarrolló mediante un enfoque no probabilístico orientado a fortalecer las categorías cualitativas mediante variables e indicadores numéricos.

Como principal resultado de la investigación, se comprobó que el poder y la seguridad nacionales mantienen una estrecha relación con el desarrollo nacional del país, incidiendo de manera directa y estructurada en sus diversos campos de acción, como es el desarrollo marítimo. En el capítulo IV de citada tesis, en la presentación y análisis de resultados se describió de manera organizada, primero el Modelo de Desarrollo Marítimo obtenido durante la fase cualitativa por medio del proceso de Teoría Fundamentada, así como el resultado de la fase cuantitativa.

Con base en el modelo desarrollado, se realizó un análisis retrospectivo y coyuntural del desarrollo marítimo en México y se identificaron las causas, acciones y resultados en el desarrollo del país. Se continuó por analizar y evaluar la situación actual del desarrollo marítimo mexicano, identificando debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades, mediante un análisis FODA, que se tomó como base para proponer una Política Nacional de Desarrollo Marítimo que presenta los componentes estratégicos para propiciar el crecimiento y desarrollo marítimos, como son objetivos y estrategias nacionales en el ámbito del sector marítimo en México de forma prospectiva (Cervera, 2008).

El estudio de los factores del desarrollo marítimo identificados en la tesis de referencia demostraron que, cuando el desarrollo se realiza en un contexto de seguridad y protección multidimensional, empleando las capacidades del Estado Mexicano, se logra un crecimiento y desarrollo sustentable de los intereses marítimos y de las riquezas del mar respectivamente; siendo los principales factores o capitales del desarrollo marítimo: los recursos humanos, naturales, físicos o de infraestructura, financieros o presupuestales relacionados con los indicadores del crecimiento económico, complementados cada uno de ellos con los aspectos normativos, legales o jurídicos, y de los aspectos relacionados con la innovación, ciencia y tecnología que conllevan.

El presente artículo pretende dilucidar, como un tema que forma parte de un fenómeno específico, como lo es el desarrollo marítimo mexicano estudiado desde el punto de vista de la seguridad nacional, puede y debe ser analizado desde diferentes puntos de vista, enfoques o dimensiones, de arriba abajo y de forma transversal, es decir, los temas o fenómenos son estudiados tanto multifactorial como multi-

dimensionalmente. De tal forma que, los factores analizados y delimitados por la metodología FODA utilizada en la tesis, resultan de la presentación de la situación que guardan los factores que inciden en el mayor o menor crecimiento o desarrollo de los intereses o industrias marítimas consideradas, y que a continuación serán presentados.

Factor del Desarrollo Marítimo: Recursos Naturales

La geografía altamente preferida de México, por su clima, bellezas naturales, recursos en flora y fauna, extensión de sus zonas marinas y sus más de 11 mil kilómetros de litoral, bañados por las aguas cálidas y templadas del Océano Pacífico, Mar de Cortés, Golfo de México y Mar Caribe que proporcionan diversos beneficios para el desarrollo de actividades (INEGI, 2015a), está regulado para su aprovechamiento económico por la fracción IV del artículo Sexto de la Ley Federal del Mar «inclusive la utilización de minerales disueltos en sus aguas, la producción de energía eléctrica o térmica derivada de las mismas, de las corrientes y de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la zona costera, la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la recreación y el turismo, y el establecimiento de comunidades pesqueras» (Congreso de la Unión, 1986).

Lo anterior también ubica a México como un país bioceánico y geoestratégicamente privilegiado que le permite comunicarse por mar y, de manera directa, con los países marítimos que se encuentran en ambos hemisferios del mundo, favoreciendo su relación comercial con las naciones y regiones más desarrolladas y en vías de desarrollo. A pesar de que en México los intereses marítimos no se encuentran legalmente definidos, se cuenta además de todo lo anteriormente descrito con: 3,210 islas, 597 arrecifes y 304 cayos; resaltando en general que, en todo este sistema socio-económico habitan más de 55 millones de personas que aportan el 43% del PIB, a través de la industria y comercio marítimos, así como el turismo náutico y de playa, que se desarrollan en sus ciudades portuarias y costas (INEGI, 2015a).

En ambos litorales del país existen 17 estados costeros, donde se asienta todo un sistema socio-económico que labora en alrededor de 102 puertos y 15 terminales fuera de puerto, con diferentes tipos de actividad marítima como la comercial, turística, industrial y/o pesquera. De estos puertos, 16 están catalogados como puertos de altura. En el litoral del Pacífico destacan los puertos de Manzanillo, Col., y Lázaro Cárdenas, Mich., los cuales sobresalen por el volumen de comercio, así como el puerto de Salina Cruz, Oax., por su actividad petrolera, en turismo se encuentran los puertos de los Cabos, BCS.; San Carlos, Son., Mazatlán, Sin.; Puerto Vallarta, Jal.; Acapulco, Gro., y Huatulco, Oaxaca. En el Golfo de México se cuenta también con puertos con vocación petrolera tales como Cd. Madero, Tamps., Coatzacoalcos, Ver.; Cd. Del Carmen y la terminal marítima de Cayo Arcas, Camp., así como turísticos, Veracruz, Ver., y Cancún, Q. Roo. (SCT, 2008).

Actualmente el transporte marítimo enlaza a México con más de 587 puertos alrededor del mundo y está vinculado comercialmente con 153 países. Es decir, México cuenta con una oferta suficiente y competitiva para atender el dinamismo de nuestro comercio exterior, aunque con servicios de las líneas navieras internacio-

nales principalmente, y prácticamente ninguna nacional (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 2016).

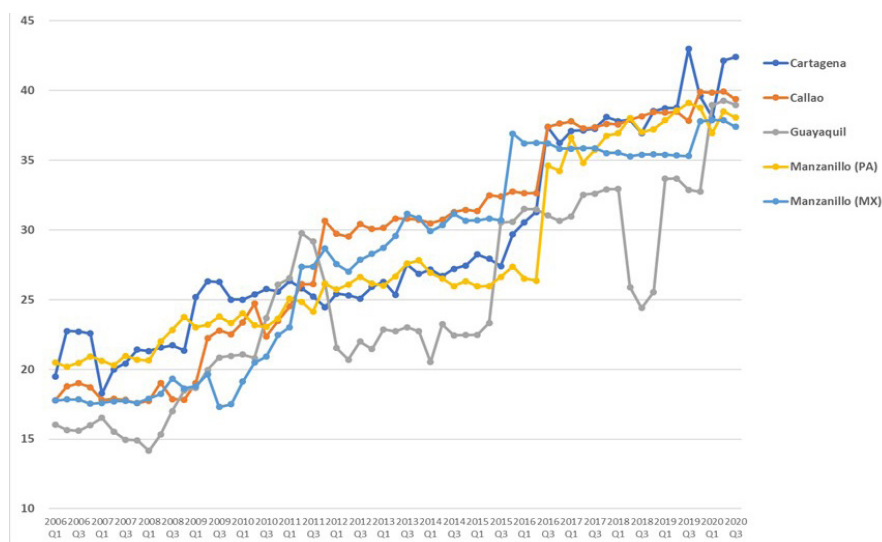
Estos recursos naturales sitúan al Estado mexicano en una posición ventajosa dentro del comercio marítimo mundial de contenedores, el cual podría crecer este año entre 5 y 7%, derivado en parte por exportaciones de China a Estados Unidos a medida que los consumidores cambien la demanda por bienes, en lugar de servicios al consumidor, de acuerdo con previsiones de Maersk.

Esto derivado de los volúmenes totales de importación y exportación se expandirán 4%, en línea con el crecimiento esperado en el Producto Interno Bruto (PIB), debido a mayores exportaciones. (T21, 2021)

Lo anterior desencadena el desarrollo, conectividad y desempeño portuario de flotas navieras que llegan a México, siendo los países de América Latina y el Caribe (LAC) con mayor conectividad marítima por su ranking en el índice de conectividad de transportes marítimos de línea de la UNCTAD del tercer trimestre del 2020— Panamá, Colombia, México, Perú y Ecuador.

El gráfico ilustra el desempeño de los primeros 5 puertos según el Índice de Conectividad del Transporte Marítimo de Línea de la UNCTAD para la región LAC, desde el primer trimestre de 2006 al tercer trimestre del 2020. (desarrollo, 2020).

Gráfico - Los 5 primeros puertos en LAC, primer trimestre del 2006 hasta el tercer trimestre del 2020



Fuente: Calculaciones UNCTAD, basado en los datos elaborados por MDS Transmodal.

Adicionalmente, los vastos recursos naturales, pesca e hidrocarburos entre otros, contenidos en sus zonas marinas, representan una gran riqueza para la que hay que establecer y hacer cumplir la normatividad tanto nacional como internacional para su

racional, sostenible y sustentable explotación en beneficio de la sociedad mexicana. Para poder dimensionar estas riquezas y recursos podemos puntualizar que México ocupa el noveno lugar mundial por sus más de tres millones de kilómetros cuadrados de superficie marítima de ZEE que equivales a 1.5 veces la superficie terrestre del país (INEGI, 2016a).

Recurso o Capital Físico o Infraestructura

El recurso o capital físico es el factor del desarrollo marítimo que integra los recursos materiales que se emplean en las industrias del transporte y comercio marítimos, la pesca, el petróleo de zonas marinas, el turismo náutico y el poder naval de la federación. Este factor constituye la infraestructura física como las instalaciones portuarias y terminales, buques, sistemas, industria, maquinaria y otros elementos que se emplean para soportar las actividades laborales en cada ramo productivo o interés marítimo potencial.

Actualmente la red del transporte marítimo y el sistema portuario internacional, constituyen ejes fundamentales del comercio y el desarrollo de las economías en el mundo. El comercio marítimo es de vital importancia para cualquier nación debido al aumento de la demanda de bienes y servicios que no se pueden obtener del comercio interno; por lo que, más del 90% del comercio mundial se produce mediante transporte vía marítima, que adicionalmente es el medio de comunicación más barato (UNCTAD, 2016).

La optimización de esta industria es fundamental para el crecimiento económico, y en este sentido, el acondicionamiento e inversión en puertos, marina mercante y astilleros, más la mejora en su administración y el empleo de tecnologías, son claves para la eficiencia comercial. El transporte marítimo y los puertos forman parte de cadenas logísticas globales y regionales, y se debe favorecer la existencia de cadenas multimodales con servicios puerta a puerta (Encinas Valenzuela, 2017; Perea Flores, 2017).

En México, como respuesta a las crisis recurrentes de los años 70, 80 y 90, las administraciones, de forma secuencial, fueron creando instituciones, relaciones y leyes que han sido fundamentales en el sistema y estructura de gobierno para fortalecer esta industria, como son las API, las Leyes de Puertos y de Navegación y Comercio Marítimos, así como la firma del Tratado Libre Comercio con América del Norte, que como respuesta generó la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN).

Como resultado de los esfuerzos realizados por el Estado-nación para incrementar la infraestructura portuaria, en los últimos años ha duplicado su capacidad a más de 500 millones de toneladas; también se han tomado acciones para incrementar la protección en los recintos portuarios desde el año 2001, lo que ha permitido en México una mejora sustantiva en su movimiento portuario de contenedores (medido en TEUs), pasando de una contracción de -0.1% en 2013 a un crecimiento del 7.2% en 2015 (SCT, 2015a).

En este sentido, si bien es cierto las API cumplieron con su objetivo de propiciar el crecimiento del comercio a través de los puertos. Al revisar, ¿cómo es que las admi-

nistraciones portuarias crecieron de forma anárquica?, se observa que, a través de un consejo de administración, otorgaban los contratos de cesión de derechos para operar los muelles con contraprestaciones y tiempos determinados de manera arbitraria, abrieron la puerta a la corrupción e impunidad en las negociaciones; de tal forma que, con el paso del tiempo el esquema y objetivo original de las administraciones se degradó, en la forma de privatización para beneficiar a unos cuantos y aunque ha habido un incremento lento y paulatino de casi un 30% en la carga total operada en los puertos mexicanos; el gobierno ha tenido que reconocer, además de la corrupción imperante, la presencia del tráfico ilegal de diversos productos, desvío de recursos y el narcotráfico como problemas de seguridad nacional que obviamente impacta en el desarrollo de esta industria.

La evidencia de que el esquema de administración portuaria fue desvirtuado, para operar en beneficio de unos cuantos, se observa al identificar, la designación de los directores en cada cambio de administración federal, quienes en su afán de aprovechar el tiempo de su asignación y hacer negocios de grupo, poco se interesaron en mejorar las condiciones de infraestructura carretera y ferroviaria de logística intermodal, planeada en conjunto con los municipios afectados por los movimientos que implica el puerto, ocasionando severos problemas de movilidad y en su caso daños al medio ambiente.

En el ámbito militar, desde el año de 1989, al interior de la Semar, entre otras muchas reformas, se instituyó una política anticorrupción, la cual se ha ido perfeccionando y fortaleciendo al grado que actualmente la Semar es la institución de mayor confianza, mejor calificada por la ciudadanía debido a su actuación y efectividad (Vargas Suárez, 2018).

Actualmente, México es la economía con más tratados de libre comercio y acuerdos de inversión en todo el mundo, condición que le da acceso a un mercado potencial de mil millones de consumidores en todos los continentes. ProMéxico, fideicomiso creado por el gobierno mexicano para promover el comercio y la inversión internacional, reportó que la diversidad de convenios firmados posiciona a nuestro país «como una puerta» a 60% del PIB mundial, todo ello parte de las políticas instrumentadas del modelo de desarrollo de modernización progresiva, paulatina y garante de la continuidad que deben dar en su origen el constitucional Plan Nacional de Desarrollo; sin embargo, recientemente el fideicomiso fue cancelado por considerarse que solo beneficiaba a unos cuantos, principalmente inversionistas neoliberales y capitales extranjeros.

Como consecuencia y resultados de fortalecer la escasa infraestructura, organización, marco jurídico, capacitación del recurso humano, la seguridad y protección marítimas en los niveles internacional, regional y nacional es que, si bien es cierto que de 2003 al 2014 el transporte y comercio marítimo sufrió un incremento en su crecimiento económico (PIB) al pasar de 5,500 millones de pesos a 16,500 millones de pesos; es decir, en tan solo 10 años se triplicó, el Estado no fue beneficiado, tanto como se esperaba, ante la privatización de los puertos por particulares (Vargas Suárez, 2018).

Adicionalmente, en la tesis de referencia, se planteó que, con el fin de contar con una industria sustentada en un sistema de transporte y comercio marítimos más

competitivo y productivo a nivel internacional, que a la vez que genere crecimiento económico, contribuya con el desarrollo marítimo nacional, es necesario dar solución a las siguientes decisiones:

«En México, ¿qué queremos, empresas navieras (normalmente inversión extranjera) o barcos de bandera mexicana?, ¿queremos industria de la construcción naval o barcos de bandera americana?, ¿queremos una industria de servicios financieros a la industria naval o simplemente la construcción? Hoy día la industria marítima es muy especializada en sus distintas fases, algunos países se dedican al financiamiento, otros a la construcción, otros a la operación de los barcos, o a la comercialización de los servicios», ¿qué queremos?, ¿qué es lo más conveniente, factible y aceptable?

Lo anterior es importante, si en el real contexto tenemos que el número de embarcaciones registradas en México (ver la tabla siguiente), se estima que no son suficientes en tipo y dimensión, para atender y explotar de una forma sustentable y sostenible las riquezas, recursos e intereses marítimos, como beneficios obtenidos, resultado de las actividades que se realizan, bajo los siguientes argumentos, al no existir como guía una política marítima de Estado:

- Una política pública para la creación y desarrollo de una marina mercante requiere de inversión pública, pero mayormente privada. Al no existir esta política que incentive con apoyos o bajos impuestos, a la iniciativa privada, dueña de los capitales económicos, esta prefiere dirigir sus inversiones en negocios que le den seguridad, confianza y mayores dividendos.
- La clase política en conjunto con los inversionistas mexicanos, encontraron ganancias sustanciosas, al convertirse en proveedores de servicios de la industria de PEMEX, con los siguientes resultados para la marina mercante mexicana: Esta no se ha desarrollado adecuadamente, porque, prácticamente toda la exportación de hidrocarburos de la extracción petrolífera nacional se realiza en buques extranjeros fletados (existiendo inversión privada nacional oculta), y sucede lo mismo con la importación de combustibles para el consumo del país.

CANTIDAD DE EMBARCACIONES REGISTRADAS A NIVEL NACIONAL					
TIPO DE SERVICIO	NAVEGACIÓN				TOTAL
	ALTURA	CABOTAJE	INTERIOR	SIN CLASIFICACIÓN	
ARTEFACTOS NAVALES	6	256	35	0	297
CARGA	360	390	1,731	12	2,493
DRAGADO	3	18	124	0	145
ESPECIALES	34	83	357	0	474
EXTRAORDINARIA ESPECIALIZACIÓN	7	6	14	0	27

MIXTO DE CARGAY PASAJE	16	138	315	0	469
PASAJE	20	264	6,598	9	6,891
PESCA	223	3,624	141,024	197	145,068
RECREO Y DEPORTIVA	127	1,981	45,990	77	48,175
SIN CLASIFICACIÓN	3	2	175	31	211
TOTAL GENERAL	799	6,762	196,363	326	204,250

Nota: Información actualizada por UNICAPAM al día 10 de septiembre de 2021.

- Las flotas de la marina mercante de altura y cabotaje, pesquera y turística, así como la industria naval para su construcción, reparación y mantenimiento, sufren de la poca confianza de los inversionistas en el negocio, por falta de reglas o políticas públicas claras. La Marina cuenta con infraestructura de industria naval, para la construcción, reparación y mantenimiento de su flota, sin embargo, en analogía de los países sudamericanos, podría ampliar y fortalecer como empresa productiva del Estado mexicano.
- Para la riqueza que representan los yacimientos explotados desde los años 80 hasta la fecha y conforme a las reservas identificadas con que se cuenta, si bien es cierto, el número de plataformas registradas para la extracción de hidrocarburos, es la mínima suficiente, ha quedado de manifiesto la falta de mantenimiento de estas ante los últimos accidentes ocurridos a bordo.

En este sentido, no tiene explicación el hecho de no contar con una flota de buques propios para el movimiento (exportación- importación) con el consiguiente enorme gasto en fletamento permanente (motivo de investigación de los verdaderos dueños de citadas flotas de buques); así mismo, el no contar con la ciencia y tecnología para la extracción del producto en aguas profundas de nuestra ZEE, convirtiéndonos en dependientes de otras empresas como Odebrecht.

Es importante señalar que, con la reforma energética efectuada durante la administración anterior, se esperaba que hubiera un incremento sustantivo en las actividades marítimas del sector petrolero, principalmente por la exploración, perforación y explotación en aguas profundas, a mayor distancia de la costa, y, por lo tanto, con actividades de mayor complejidad y con ascendentes niveles de riesgo y ganancias; sin embargo, las evidencias de actos de corrupción colapsan la iniciativa, y por lo tanto se detiene la inversión.

Lo anterior obliga a revisar la participación del Estado en este sector productivo y analizar los factores que han favorecido u obstaculizado el desarrollo marítimo mexicano, con la finalidad de comprender y retomar acciones que orienten de forma apropiada, nuestra incursión en esta área, donde algunos países obtienen una gran parte de su economía nacional. Por lo pronto, la actual administración de la 4T, tiene como eje central de sus acciones de gobierno una gran estrategia de combate a

la corrupción, en todos los niveles y formas de actuación.

Los intereses marítimos se desarrollan en México, dentro de la esfera esencialmente económica, con la administración de diferentes dependencias del ejecutivo federal, estatal, municipal y/o del sector privado, y forman parte del poder marítimo. Sin embargo, las autoridades marítimas responsables de proporcionar su defensa, protección y seguridad cooperan irregularmente con el paulatino e incipiente desarrollo nacional, y dejan ver una potencial necesidad del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales.

De tal forma que, México debe reconocer que existe un grave problema en su estructura de gobierno y sus relaciones con la iniciativa privada y ciudadanía en general ya que, muchas veces, la principal práctica empleada en sus relaciones es el clientelismo, «que implica en cierta medida reciprocidad de beneficios mutuos y favores de magnitud desigual, es decir, los clientes pueden recibir contratos, moches, pensiones, dinero en efectivo y otros bienes a cambio de votos»; creándose un círculo vicioso entre la pobreza, que en México, según el INEGI (2016b), se ha incrementado, y el clientelismo político que mantiene a las élites de gobierno; resistiéndose a la transición democrática que amenaza con romper con la influencia de grupos de interés particular que por mucho tiempo se han beneficiado de accesos privilegiados a las rentas públicas (Banco Mundial, 2007; Manzetti & Wilson, 2007).

Ante tal situación, y como parte de las acciones anticorrupción de la actual administración, el seis de junio del año (2021), entraron en vigor nuevas reformas en diversas disposiciones de las leyes Orgánica de la Administración Pública Federal, de Navegación y Comercio Marítimos, y de Puertos, las cuales prácticamente responsabilizan a la Semar de la administración del poder marítimo mexicano, que incluye el ejercicio pleno de la autoridad marítima y portuaria para hacer cumplir la normatividad nacional e internacional, brindando certeza a la inversión para el desarrollo de los intereses marítimos que contienen al poder naval en funciones de guardia costera. Los días 2 y 9 de septiembre de 2021, fue aprobada en el Senado y la Cámara de Diputados respectivamente, la nueva Ley Orgánica de la Secretaría de Marina. Armada de México que actualiza las atribuciones que realiza la dependencia.

Para cumplir con estas nuevas responsabilidades, la Semar ha tenido que emplear a personal naval en activo y retirado con el fin de cubrir los principales puestos directivos en los puertos nacionales como son: Administradores portuarios, Capitanías de Puerto, Aduanas marítimas y comandantes de las Unidades Navales de Protección como representantes de los mandos navales en el puerto. En cuanto la administración del poder marítimo se fortalezca, se deben sumar las capacidades y especialidades de los diferentes rubros civiles y navales, bajo la doctrina de recursos humanos de la Armada sustentada en valores y principios, ya reconocidos.

Los retos de las autoridades del transporte y comercio marítimos nacionales son: a) Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía; b) Incentivar el relanzamiento de la marina mercante; c) Fomentar el transporte marítimo de cabotaje, para impulsar como vía alterna a la terrestre el tránsito de mercancías (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 2016).

Con relación a la pesca, un acierto fundamental fue la implementación de políticas públicas apoyadas con el marco legal correspondiente, ya que proporcionaron los medios gubernamentales y legales que, en conjunto con la participación financiera de empresarios privados, proyectaron su crecimiento y desarrollo integral, aunque insuficiente y lejos de cumplir con los compromisos contraídos por México en el T-MEC, principalmente en materia de combate a la pesca ilegal, del manejo sostenible de las pesquerías con que cuenta el país, así como de las medidas para la conservación de las especies vulnerables.

Conforme a las regulaciones para la pesca sustentable, México llegó a la captura máxima de algunas especies, y con el fin de no agotarlas y cubrir las necesidades de la creciente población, debe continuar con su programa anual de vedas según los estudios y especies en monitoreo y cuidado de su reproducción adecuada, e implementar estrategias que favorezcan la acuicultura y la pesca de altura en mares mundiales.

En el año 2015, de las 168.6 millones de toneladas de producción mundial, México registró una producción pesquera de 1.4 millones de toneladas, con el empleo de su flota pesquera tanto mayor como menor, en la que laboran alrededor de 300 mil pescadores y acuicultores (Vargas Suárez, 2018).

De lo anterior, es visible el crecimiento y desarrollo en materia de instrumentos jurídicos, mostrando resultados satisfactorios en las iniciativas y proceso de legislación, pero presentando inconsistencias en el ámbito de la implementación debido a la falta de recursos humanos, materiales y financieros que permitan controlar, supervisar y vigilar el debido cumplimiento de estas normas jurídicas en el gran territorio costero y ZEE de México (Martínez & González, 2016).

Por lo anterior, y de la revisión efectuada por la organización OCEANA, que determinó las «Medidas que debe implementar México para cumplir con el T-MEC» tenemos las siguientes tareas pendientes:

- Aprobar una norma de trazabilidad que permita a la autoridad y al propio sector pesquero comprobar el origen legal del producto y cierre la entrada a los mercados de la pesca ilegal capturada en contravención de las normas de protección de especies vulnerable, sin permiso en zonas prohibidas.
- Transparentar los datos de embarcaciones pesqueras como una herramienta de combate a la pesca ilegal, para que estos sean comprensibles, accesibles y públicos a través de Global Fishing Watch.
- Contar con información y datos actualizados públicos y coincidentes sobre las embarcaciones pesqueras que cuentan con permiso para pesca y realizan dichas actividades.
- Firmar y ratificar el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto o incorporar al marco regulatorio disposiciones que incorporen las obligaciones plasmadas en el AMERP para el combate de la pesca ilegal.
- Reformar la Ley General de Pesca y Acuicultura integrando disposiciones que contemplen la restauración pesquerías sobreexplotadas y obliguen a la autoridad pesquera a ejecutar acciones para la conservación y restauración de las especies pesqueras.
- Asegurar que las subvenciones otorgadas al sector pesquero no contribuyan a la sobreexplotación de los recursos pesqueros o estén dirigidos a embarcaciones

que hayan incurrido en actividades de pesca ilegal. Asimismo, dirigir las subvenciones que se otorgan a fortalecer al sector pesquero, incentivar las prácticas de pesca sustentable y un adecuado manejo de las pesquerías existentes.

- Realizar un análisis basado en evidencia de los porcentajes de captura incidental en las distintas pesquerías donde esta práctica representa un riesgo, establecer porcentajes máximos de captura incidental, así como asegurar el uso de las artes de pesca y dispositivos que minimizan la captura incidental de especies en peligro de extinción.»

Ante esta situación de falta de recursos la Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca (CONAPESCA), «dependencia con responsabilidad en la protección y aplicación de la ley con relación a la pesca y acuicultura, para cumplir con sus funciones ha recurrido a la firma de Bases de Colaboración y su Addendum con la Semar, para que la Armada proporcione apoyo a sus actividades de inspección y vigilancia», durante las cuales se presentan ciertas irregularidades que son resueltas entre el personal de ambas dependencias (Vargas Suárez, 2010, p. 23).

Así mismo, la situación geográfica y geoestratégica privilegiada del país, con excelentes playas y clima cálido fueron los principales atractivos para que el Estado descubriera en el turismo internacional una alternativa para la obtención de divisas, la generación de empleos y la redistribución del ingreso.

Más allá de los aspectos políticos y económicos, el modelo de desarrollo sostenible del turismo empleó la planificación como base del trabajo interinstitucional y multidisciplinario entre las diferentes dependencias gubernamentales en sus tres niveles de gobierno, motivando la participación del resto de los actores sociales para estructurar y aplicar una política turística integral, eficiente, efectiva y por demás responsable con el desarrollo y el crecimiento armónico y equilibrado del país, con el inconveniente del freno en su gestión en cada cambio de gobierno, en tanto los nuevos administradores retoman la dinámica de los principios y conceptos de sostenibilidad de la «Agenda 21 para el turismo mexicano» (SECTUR-SEMARNAT, 1992).

El Plan Nacional de Desarrollo Turístico fundamentado en los principios y conceptos de la Agenda 21 para el desarrollo sustentable del turismo mexicano (informe Brundtlan «Nuestro futuro común»), sienta las bases del trabajo intersecretarial y multidisciplinario que se requería para la promoción e impulso de esta gran industria, a pesar del entorno negativo que vivía el país con las grandes crisis económicas en los años 80.

Después de los ataques terroristas de septiembre de 2001 a los EE.UU., este país cerró sus fronteras, dificultándose el tránsito de las drogas a su destino final desde los países productores sudamericanos. Por tal motivo, gran parte de la droga comenzó a inundar algunos de los centros turísticos de México; con lo que, al atractivo turístico de sol y playa se agregó la posibilidad para el turista extranjero de conseguir con facilidad y sin muchas restricciones las drogas para su consumo. Pero adicionalmente, este negocio tan lucrativo, pero por demás ilícito, trajo como consecuencia el incremento desmedido de la violencia e inseguridad, por la disputa del negocio y control de «plazas» entre los carteles de la delincuencia organizada (Rochlin, 1995; Rodríguez Sánchez Lara, 2017).

En el 2011 la Agenda 21 para el Turismo Mexicano cambió de nombre a «Programa de Turismo Sustentable en México», en atención a observaciones de la Organización Mundial del Turismo; y fortaleciendo cada vez más esta industria del turismo náutico, lo que se puede constatar con la tendencia creciente del indicador adoptado en el presente análisis que muestra que en el 2015 se recibieron en los puertos mexicanos a través de cruceros a más de 5.9 millones de turistas extranjeros. En esta parte del último periodo (2015-2017) para fortalecer la seguridad del turismo náutico, el gobierno del Estado realizó modificaciones en la Ley con el fin de reconocer a la Semar como Autoridad Marítima Nacional transfiriéndole las Capitanías de Puerto; y a la vez confiriéndole funciones de guardia costera a través de la Armada de México (Congreso de la Unión, 2016).

Con lo anterior (fundamento legal para operar), se intenta incidir en las diferentes dimensiones de la seguridad marítima: política, económica, ambiental, social y militar, al actuar en contra de los riesgos y amenazas a la misma, como son la delincuencia organizada, el narcotráfico, el terrorismo, la piratería, la corrupción, etcetera.

El resultado de todas las acciones para fortalecer tanto la seguridad como el desarrollo en los puertos turísticos, es satisfactorio pues en tan solo en el periodo de 2003 al 2016 la contribución del turismo en los estados costeros al PIB nacional se duplicó de 121,108 millones de pesos a 270,702 millones de pesos (INEGI, 2015b).

Factor de Desarrollo Marítimo: Sus Recursos Humanos

El capital humano es el factor del desarrollo que integra las capacidades productivas del personal que labora en las industrias del transporte y comercio marítimos, la pesca marítima, el petróleo de zonas marinas, el turismo náutico y el poder naval de la federación. Este factor se identifica mediante las actividades orientadas a profesionalizar y capacitar este recurso humano en la producción del sector marítimo (Vargas Suárez, 2018).

La Secretaría de Marina-Armada de México, como Institución del Estado mexicano, ha cumplido con su Programa Sectorial en estricto apego a la política establecida por el Programa de Seguridad Nacional Multidimensional, derivado del Plan Nacional de Desarrollo, consciente de la condición geográfica del país, con una gran extensión de zonas costeras, ubicada en medio de los océanos Pacífico y Atlántico, con inmejorables ventajas y oportunidades para el desarrollo de actividades y explotación de sus riquezas marítimas, pero con diversos problemas y constantes amenazas a la seguridad nacional y particularmente a la seguridad marítima, como el terrorismo, la delincuencia organizada, el tráfico de drogas, personas y armas, el robo, el secuestro, la corrupción e impunidad, entre otros.

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

El impacto que está generando la delincuencia organizada en los puertos y mares de nuestra jurisdicción, en donde la diversidad de actividades que desarrollan, son

aplicables en todas las áreas, con una visión transnacional, misma que anualmente genera aproximadamente 800 mil millones de dólares al año.

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

Más específicamente, algunos autores argumentan que los efectos negativos de la globalización se manifiestan sobre todo en el plano de la seguridad económica, de lo cual la Doctora Serrano Oswald determina que «los valores bajo riesgo son la desigualdad, la pobreza y el desempleo; mientras que las fuentes de amenazas se ubican en las crisis económicas, el sistema especulativo, las elites financieras, las bolsas de valores, los paraísos fiscales y la concentración de la riqueza (Curzio, 2007; Cha, 2000; Serrano Oswald, Oswald Spring, & De la Rúa Eugenio, 2015).

No obstante, faltaría agregar que el origen de estas amenazas y riesgos son la corrupción y la impunidad que prevalecen en las débiles estructuras de gobierno en contubernio con las élites dominantes, públicas y privadas, producto de una cultura de identidad nacional negativa en todos los niveles por falta de cumplimiento y aplicación de las leyes que rigen a la sociedad, aplicable a México, y que ha tenido resultados positivos en otros países donde algunos funcionarios han sido destituidos o llevados a juicio.

Ya durante la administración del presidente Carlos Salinas de Gortari, ante el descubrimiento de sospechas de personal naval implicado con el narcotráfico, el Almirante Luis Carlos Ruano Angulo, con el fin de evitar que volvieran a ocurrir citados actos (que según sus dichos tenían como origen la corrupción e impunidad que prevalecía en la institución) con firmeza, implementó una política de cero tolerancia a la corrupción, mediante la cual «sin excepción, no se solaparía a nadie que tomara por intereses personales presupuesto del erario federal». A partir de esta política institucional se inició un proceso de «limpieza» para darle transparencia a buen uso y empleo efectivo de los diferentes presupuestos otorgados (Vargas Suárez, 2018).

Al término de esta administración quien lo sucedió en el encargo fue el Almirante José Ramón Lorenzo Franco, que sin dudarlo y convencido que, solo a través de una continuidad firme de citada política interna, se lograría el crecimiento y desarrollo honesto y confiable de la institución en el cumplimiento de su misión. Es así, como no ha habido retorno a las malas prácticas y se continúa construyendo el futuro de la institución, sobre bases cada vez más sólidas de rendición de cuentas y transparencia en el actuar del personal naval como funcionarios públicos al servicio de la nación; lo cual, ha promovido en las nuevas generaciones una doctrina de actuación honesta, con una convicción férrea de valor de real servicio a la patria (Vargas Suárez, 2018).

Con estas bases, la institución ha logrado el prestigio y reconocimiento de la sociedad a la que sirve, y aunque no existe el 100% de honestidad, los principios de honor, deber, lealtad y patriotismo que guían la actuación de todo el personal naval, han fortalecido a la institución que no ha sucumbido ante la amenaza o cooptación

de los grupos de la delincuencia organizada, principal flagelo en las diferentes actividades de recreo o productivas que se realizan en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, lo cual provoca el detrimento del desarrollo marítimo.

No obstante, el fenómeno de narcotráfico continuó creciendo, así como la participación de las fuerzas armadas en su combate. Con base a lo anterior, la modernización y actualización de los diferentes aspectos de las fuerzas armadas como equipamiento, entrenamiento, seguridad social, etc., entró en una pendiente positiva, con un crecimiento permanente paulatino, para dar respuesta no tan solo a la lucha contra el narcotráfico, sino también en tareas de apoyo a la población civil en zonas y casos de desastres, reforestación, tráfico de armas, personas, terrorismo, pesca ilegal, etc., y todas aquellas tareas que directa o indirectamente inciden en el desarrollo marítimo nacional (Presidencia de la República, 1989).

La «extraña combinación» entre la fortaleza adquirida por el Recurso Humano de la Semar, sometida a una doctrina de comportamiento basada en valores y principios que llevan implícita la honestidad, con la necesidad del Estado y la sociedad de la participación de la institución que se ha ganado paulatinamente su confianza, para la lucha contra el fenómeno en crecimiento de la delincuencia organizada, ha obligado al Estado, a incrementar el insuficiente presupuesto asignado a la institución, el cual, a su vez, es empleado con eficiencia y eficacia.

Lo anterior no tan solo ha permitido el equipamiento adecuado y el sostenimiento de las operaciones de las unidades que combaten directamente este flagelo, sino que también ha permitido el desarrollo integral de la institución en todos los ámbitos de su competencia en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, mediante el fortalecimiento del marco legal, inversión en investigación y desarrollo de tecnología, equipamiento, modernización y/o creación de nuevas instalaciones y unidades operativas, infraestructura, construcción de buques, adquisición de unidades aeronavales, capacitación y profesionalización, etcetera. (Vargas Suárez, 2018)

Por lo anterior, podemos identificar que nos encontramos ante un círculo virtuoso-vicioso en el cual, en tanto, el Estado nación no encuentre la solución para que las instituciones directamente responsables del fenómeno de la delincuencia organizada tengan la capacidad de enfrentarlo, entonces, el Estado seguirá recurriendo al empleo de la Armada en lugares que no le corresponden, proporcionándole recursos presupuestales para su operación en tales fines.

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

Factor de Desarrollo Marítimo: Capital Económico

El capital productivo es el factor del desarrollo marítimo que integra los recursos económicos orientados a la inversión de servicios y productos en las industrias del

transporte y comercio marítimos, la pesca marítima, el petróleo de zonas marinas, el turismo náutico y el poder naval de la federación. Este factor se ve reflejado principalmente por el producto interno bruto (PIB) con el que este sector contribuye al desarrollo económico nacional (Vargas Suárez, 2018).

Durante el estudio de los intereses marítimos se identificó que el desarrollo de la industria petrolera en México, ha evolucionado de forma satisfactoria con la vida política del Estado mexicano, conformando parte estratégica de su economía al proporcionar más del 30% del PIB del país durante las tres últimas décadas, y ahora en menor cuantía. Esta situación de dependencia ha preocupado a los dirigentes políticos que buscan estrategias para diversificar las vertientes económicas y reforzar la economía nacional por medio de otros sectores productivos (Vargas Suárez, 2018).

El petróleo es uno de los recursos naturales «no renovable» más importantes que tiene México, ya que además de representar uno de los principales productos del país para soportar su economía, también es considerado como un recurso estratégico que el Estado debe cuidar, controlar y administrar por formar parte del sector energético mexicano. Para darnos una idea para junio 2021 según la página de PEMEX en internet reportan a México como el vigésimo lugar mundial por sus reservas de crudo.

La producción petrolera en el periodo que comprende del 2000 a la fecha se caracteriza por presentar cada vez una caída en la producción, debido al agotamiento del pozo Cantarel II. Esta situación obligó al Gobierno Federal a replantear la estrategia energética, llevando a cabo dos propuestas para estabilizar la producción del petróleo y energía eléctrica del país. La primera propuesta de reforma se presentó durante el gobierno del presidente Felipe Calderón (2006-2012), la cual no rindió frutos, al considerar la desintegración de PEMEX y abrir la privatización a empresas extranjeras (Cornejo, 2009).

La segunda propuesta de reforma energética, la presentó el presidente Peña Nieto como parte integral de sus reformas estructurales 2013-2018. Esta reforma energética se encuentra en la última etapa de implementación, tras haber reformado la Constitución y leyes relacionadas para permitir la participación de empresas extranjeras en la exploración y explotación del recurso del petróleo en zonas marinas cercanas y profundas de la Zona Económica Exclusiva de México, bajo la consideración, que la administración y el control, se encuentran a cargo del Estado (Congreso de la Unión, 2017).

No obstante que, la industria marítima del petróleo en México se encuentra en un buen nivel de desarrollo, presentando en la actualidad el 11vo. lugar en el ranking mundial de producción de petróleo crudo (PEMEX, 2016) la infraestructura del sector petrolero, presenta una marcada debilidad en el ramo de la tecnología para exploración y explotación de hidrocarburos en el mar profundo, generando una dependencia tecnológica y laboral en compañías extranjeras que cuentan con los equipos y experiencia en este rubro profesional, además de la falta de mantenimiento.

Es de considerarse que tan solo en la Sonda de Campeche laboran alrededor de 17,000 personas de manera permanente en aproximadamente 290 plataformas marinas y de exploración en las que se realizan diariamente 300 operaciones de buques y helicópteros, lo que genera la necesidad de una vigilancia constante por parte de la

Semar Armada de México. Adicionalmente, las amenazas más frecuentes al sector petrolero se presentan en el concepto del robo de partes a las plataformas petroleras, robo de combustible en los ductos terrestres y corrupción por parte de funcionarios en todos los niveles de autoridad y administración (PEMEX, 2016).

También se encuentra latente la contaminación al medio marino durante el impacto de contingencias o accidentes que tengan como resultado vertimiento de petróleo en el mar, y la contaminación ambiental que generan las refinerías y buques durante su funcionamiento. Desde otra perspectiva, los fenómenos naturales como huracanes y tsunamis en el mar, presentan otra una amenaza latente en contra de la seguridad física del personal humano que trabaja en las plataformas, muelles y buques contratados por PEMEX para la exploración, explotación, transporte y refinería del petróleo.

Como parte de su misión relacionada con el mantenimiento del Estado de derecho en la mar y protección a instalaciones estratégicas, la Armada de México mantiene presencia marítima de la Sonda de Campeche por medio de buques patrulla oceánica que realizan operaciones estratégicas con unidades aeronavales, embarcaciones rápidas y personal de Infantería de Marina posicionado en algunas de las plataformas petroleras.

Aun con estas actividades, los grupos delictivos aprovechando la sorpresa, corrupción y extensión marítima donde se encuentran más de 290 plataformas petroleras, siguen realizando robos de partes y petróleo. Por otro lado, en la parte continental, también se han presentado robos de combustible en ductos de PEMEX que transfieren gasolina o diésel, de una refinería a la otra, representado uno de los delitos más frecuentes y con mayores regalías a la Delincuencia Organizada.

Para María Amparo Casar (2015) autora de Anatomía de la corrupción en México, los resultados de la revisión de la literatura existente, principalmente los índices nacionales e internacionales sobre el tema, señalan que la corrupción representa para todos los países costos macroeconómicos importantes, muchas de las encuestas recientemente realizadas señalan que: La corrupción es un obstáculo para el desarrollo de los pueblos pues «inhibe la inversión, reduce la productividad del gasto público, distorsiona la asignación de recursos, profundiza la desigualdad, subyuga la competencia y, por lo tanto, disminuye el crecimiento».

Aspectos Normativos, Jurídicos y Legales

El capital jurídico es el factor del desarrollo marítimo que integra los elementos legales que contribuyen a proporcionar certeza jurídica a las actividades en las industrias del transporte y comercio marítimos, la pesca marítima, el petróleo de zonas marinas, el turismo náutico y el poder naval de la federación. Se caracteriza por el conjunto de leyes y reglamentos que normalizan legalmente las actividades en este sector de desarrollo (Vargas Suárez, 2018).

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) y su correspondiente Programa para la Seguridad Nacional, se convirtió en la política nacional que vino a dar orden y orientación a cada uno de los sectores que componen la Administración Pública Federal Centralizada y Descentralizada, al contener para cada uno, como políticas

públicas, un diagnóstico general al que obedecen objetivos, estrategias y líneas de acción con metas bien definidas.

De tales documentos se desprenden cada cambio de administración federal, los programas sectoriales específicos de cada una de las secretarías de Estado, como políticas públicas sexenales, y solo en las secretarías que administran a las fuerzas armadas, por su carácter de permanentes en el cumplimiento de su misión, conservan cierta continuidad. El resto de las instituciones de la administración pública federal se alinean con el PND y Programa para la Seguridad Nacional propuesto y publicado conforme con la constitución.

Con la creación de la ONU y sus diferentes organismos subsidiarios, se estableció un marco normativo internacional 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.

Adicionalmente, el ataque terrorista del 9/11 a los EE.UU. provocó un severo cambio en la forma de ver y tratar con la seguridad mundial. De tal forma que la Organización Marítima Internacional (OMI) con el fin de proteger el comercio mundial (en riesgo latente) efectuó reformas en el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 1974), agregando el capítulo XI-2 para la implementación de «medidas especiales para incrementar la protección marítima» a través del Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

A nivel regional, la Alianza para la seguridad y prosperidad de América del Norte también surge como una necesidad de fortalecer y proteger el comercio entre los tres países (TLCAN ahora T-MEC). En el ámbito marítimo y en el contexto del 9/11, México, dentro de la agenda de seguridad (security), para la protección portuaria creó el CUMAR y para la seguridad marítima estableció la Iniciativa de Protección Marítima de América del Norte (NAMSI por sus siglas en inglés) de donde surgen las operaciones coincidentes; es decir una Alianza regional de seguridad para proteger un tratado comercial para la prosperidad o desarrollo regional (Valdés Cerda, 2017).

Existe la teoría que al blindar los EE.UU. sus fronteras ante el evento terrorista, la droga proveniente de los países productores del sur hacia ese país, comienza a tener dificultades para pasar de forma natural como lo venía haciendo, por lo que, se comienza a narcomenudear en México parte de ella, lo que genera el crecimiento de la delincuencia organizada y la violencia por el control de plazas. De tal forma que en el periodo del presidente Felipe Calderón se declaró el combate frontal a este flagelo, con el empleo de las fuerzas armadas (Vargas Suárez, 2018).

Por todo lo anterior, desde un enfoque multidimensional, la mayor prioridad para el Estado debe ser la defensa, protección y seguridad de sus recursos e intereses marítimos, en el marco de la seguridad nacional. Esta importancia se incrementa geopolíticamente al tener como vecino del norte a la primera potencia mundial de nuestros tiempos, con todas las oportunidades, ventajas y desventajas que ello implica (Rodríguez Sumano, 2011).

En este sentido, la Semar, por conducto de la Armada de México, proporcionaba seguridad y protección a todas estas riquezas, recursos e intereses marítimos en las

costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, sin contar con el sustento legal completamente definido, pues hasta el mes de mayo del año 2017, el poder Ejecutivo, a través de un decreto, reformó los artículos 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México, para otorgar a la Semar el ejercicio de funciones de guardia costera (Semar, 2017).

Así mismo, con el fin de fortalecer la seguridad en las dimensiones ambiental y social, la Semar representada por la Armada tiene firmados con el servicio de guardacostas de los EE.UU. dos Convenios de colaboración y cooperación mutua, el Plan Conjunto de Contingencia sobre Contaminación del Medio Ambiente Marino por Derrames de Hidrocarburos u otras Sustancias Nocivas (Plan MEXUS), el cual fue actualizado el 11 de julio de 2017 en la ciudad de México; y el Acuerdo sobre Búsqueda y Rescate Marítimo firmado en 1989 (Semar-USCG, 2017).

Adicionalmente se crearon los Grupos de Inspección y Verificación (GIV's) en coordinación con la SCT en los recintos portuarios y por último, la creación de un Sistema Nacional a través de estaciones de búsqueda y rescate y vigilancia marítima (ENSAR) lo que ha venido a fortalecer no tan solo la protección sino también la seguridad de todas las actividades productivas y de recreo que se realizan en las costas, recintos portuarios y zonas marinas mexicanas, como el turismo, el comercio, la pesca, la exploración y explotación petrolera, etcetera.

Como observamos, la mayoría de la normatividad se desprende de convenios internacionales de los cuales México es parte y, han sido y son legislación fundamental para el país y para el mundo en su relación con México. hoy en día su función es creciente en número e importancia ya que va marcando la vida interna de los estados y de su proyección al exterior. tan solo con la OMI, México cuenta con 30 convenios a los cuales es necesario dar cumplimiento, aunque sin perder de vista la preeminencia de nuestra constitución sobre estos tratados, los cuales se encuentran subordinados jurídicamente a esta, aunque a la par de las leyes federales.

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

Aspectos de Innovación, Ciencia y Tecnología

El capital tecnológico es el factor del desarrollo marítimo que integra los avances tecnológicos, innovación e investigación aplicados al medio marítimo en las industrias del transporte y comercio marítimos, la pesca marítima, el petróleo de zonas marinas, el turismo náutico y el poder naval de la federación. Se identifica por medio de la actualización y tecnología en los sistemas de pesca, tecnología en la explotación y transporte de hidrocarburos en el mar, tecnología en el transporte marítimo y tecnología en los procesos de la construcción e integración de sistemas de los buques de la Armada de México.

A la par de los desarrollos informáticos para el manejo y almacenamiento de grandes volúmenes de información, se deben desarrollar los sistemas para detectar y protegerse contra ataques cibernéticos.

Factores Geopolíticos Militares y Socioeconómicos

La situación geopolítica y geoestratégica de México determina que, como Estado-nación, no puede por sí mismo resolver su seguridad y desarrollo, sino que requiere del apoyo de sus vecinos, basado en coyunturas críticas e interdependencia misma, donde juegan un rol preponderante las dispares y en algunos casos asimétricas e inequitativas identidades, intereses, instituciones, amenazas y riesgos comunes que se comparten entre los países de América del Norte: México, EE.UU. y Canadá; que conviven en una relación muy complicada para su integración y cooperación, de ahí el complejo regional de seguridad y prosperidad que prevalece mediante la firma de una serie de tratados comerciales y de seguridad como el T-MEC y ASPAN entre otros (Richard J. Kilroy, 2013).

Al respecto, en México la percepción actual de inseguridad es del 72.4% según el INEGI (2016b) Mediante su Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) se indica que la condición de seguridad para el desarrollo en el país no se cumple, consiguientemente, es indispensable implementar los mecanismos que fortalezcan el rubro de la seguridad en todas sus diferentes acepciones: hemisférica, nacional, interior, pública y/o marítima (OEA, 2003).

El fortalecimiento de la seguridad está en función del combate de las «nuevas» amenazas que, conforme a la coyuntura actual, sectorial e internacional serían, entre otras: el terrorismo, el narcotráfico, la delincuencia organizada y la corrupción; los cuales se deben enfrentar por instituciones fuertes ante las amenazas y la cooptación.

Los autores del Índice Global de Impunidad (IGI) de México (2016), aseguran que estas «nuevas» amenazas no tan solo afectan la seguridad, sino también los problemas estructurales y de funcionamiento de los sistemas de seguridad nacional y de procuración e impartición de justicia, que explican la impunidad. Estos estudios permiten determinar que la peor amenaza a la seguridad no es la corrupción, sino la impunidad, ya que la falta de castigo es lo que permite y, en algunos casos, incentiva la repetición de conductas ilícitas (Le Clercq Ortega & Rodríguez Sánchez Lara, 2016).

Lo anterior implica que, el «crecimiento de la violencia y la inseguridad que deterioran las condiciones para el crecimiento y desarrollo económico» de la nación, condiciones contempladas en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (Presidencia de la República, 2013) y que, según Rodríguez Sánchez Lara (2017) son una consecuencia de la alternancia política del sistema democrático, acompañada a su vez, de lo que él denomina como variables de su investigación, conflictos de poder y descoordinación intergubernamental como factores de los problemas estructurales de la seguridad nacional en México.

Es decir, el aparato gubernamental mexicano es complejo, formado por las instituciones de los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial en los tres niveles de gobierno, los cuales, como Estado-nación con gobernabilidad democrática, deben actuar de la mano de la ciudadanía para obtener en consenso la supervivencia, el progreso y el crecimiento económico del país gobernanza, que emplea los medios y recursos de todo tipo (económicos, políticos, jurídicos, militares, etc.) 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, estabilidad, salud, igualdad, riqueza y felicidad de la población (Thiago Cintra, 1991; Vizarratea Rosales, 2013).

En este sentido, con el fin de tratar de evitar la descoordinación, entre las diferentes autoridades con responsabilidades en el ámbito marítimo, el gobierno federal creó la Comisión interinstitucional para el Manejo Sustentable de Mares y Costas en 2008, y transfirió la presidencia a la Semar en 2015 con el fin de fortalecer y conservar la continuidad por el cambio de administraciones, en sus acciones, y dado el carácter de permanente de la Armada de México (CIMARES, 2017).

Conclusiones

En la historia de la humanidad, el desarrollo de las naciones se ha dado por el crecimiento económico alcanzado, que ha permitido a cada país, dar más de todo a sus ciudadanos, mejorando sus niveles de vida con mejor alimentación, más recursos para atención médica y viviendas, control de la contaminación ambiental, educación universal para sus hijos, mejor equipamiento para las fuerzas de seguridad, jubilaciones dignas, etc. (González González & Pérez Zavaleta, 2009). El crecimiento económico de los países es de suma relevancia y el desarrollo se convierte en un objetivo permanente del proyecto político de una nación en la búsqueda del rumbo hacia la riqueza y el bienestar de la sociedad. Quienes no encuentran el rumbo correcto del crecimiento económico sufren conflictos políticos y sociales que retrasan su desarrollo.

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

Aspectos Positivos de Acciones en los Factores de Desarrollo, Endógenos o Internos (Fortalezas y Oportunidades)

Hoy en día, nuestro país cuenta con los enlaces de transporte marítimo que le permiten estar conectado con el mundo. La infraestructura marítima portuaria continúa su evolución conforme a los requerimientos de las embarcaciones y demanda económica. El transporte y comercio marítimos en México sufrió un incremento en su crecimiento económico (PIB) al pasar de 5,500 millones de pesos a 16,500 millones de pesos; es decir, en tan solo 10 años se triplicó.

El sector pesquero, bajo los conceptos de sustentabilidad promovidos por la FAO a nivel mundial, ha logrado por el momento estabilizar su producción pesquera en

la atención de la demanda alimentaria de la creciente población mexicana, mediante el establecimiento de zonas de pesca y vedas vigiladas en parte por unidades de la Armada y otras autoridades. En los últimos años México se ha posicionado entre el 16 o 17 lugar en el ranking mundial, llegando a la captura máxima de algunas especies, y con el fin de no agotarlas y cubrir las necesidades de la creciente población, ha implementado nuevas estrategias para impulsar la acuicultura.

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

El turismo náutico o «industria sin chimeneas», poco a poco ha logrado posicionarse como un gran generador de divisas, por encima del ingreso petrolero. El sector de los cruceros turísticos en el mundo crece cada día, y México es un destino por excelencia, gracias a sus múltiples beneficios para los visitantes en la relación costo-beneficio por el precio del dólar y los magníficos destinos de playa, arqueológicos, gastronómicos, etcetera. La contribución del turismo náutico en los estados costeros al Producto Interno Bruto Nacional se duplicó de 121,108 millones de pesos a 270,702 millones de pesos en este mismo periodo como resultado de todas las acciones para fortalecer tanto la seguridad como el desarrollo en los puertos turísticos.

En el caso del Poder Naval de la Federación representado por la Semar Armada de México, la gran cantidad de obras y proyectos (del factor físico o infraestructura) obedecen al crecimiento institucional, modernizándose y anticipándose ante la problemática actual referida a la delincuencia organizada principalmente y a todas las amenazas y riesgos que se presentan en el entorno donde se desenvuelven todas las actividades relacionadas con el desarrollo y protección de las riquezas e intereses marítimos nacionales.

Por lo tanto, la Semar debe continuar realizando esfuerzos para mejorar las capacidades en el desempeño de las operaciones navales a fin de realizarlas con mayor precisión y efectividad en apoyo a las diferentes áreas del sector marítimo, inclusive a la seguridad pública, fortaleciendo el factor ciencia y tecnología a través del desarrollo e implementación de sistemas tecnológicos que atiendan las demandas en materia de comunicaciones, mando y control, vigilancia e inteligencia, los cuales coadyuvan a los sistemas institucionales para retroalimentar el conocimiento del entorno marítimo.

También se debe continuar fortaleciendo el factor jurídico, como es el caso de que el 7 de diciembre de 2020, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación reformas, adiciones y se derogan diversas disposiciones de las leyes orgánica de la Administración Pública Federal, de Navegación y Comercio Marítimos y de Puertos, las cuales entraron en vigor el 6 de junio de 2021, para con ello, prácticamente responsabilizar a la Semar de la administración del poder marítimo mexicano. que incluye el ejercicio pleno de la autoridad marítima para hacer cumplir la normatividad nacional e internacional marítima-portuaria, brindando certeza a la

inversión para el desarrollo de los intereses marítimos que contienen al poder naval en funciones de guardia costera.

Aspectos que Afectan los Factores de Desarrollo, Exógenos o Externos (Debilidades y Amenazas).

Resulta un gran desafío para las autoridades marítimas, el crear las sinergias necesarias para generar conciencia y gobernanza del mar, a través de políticas públicas, planes y/o programas que promuevan la inversión pública y privada para la mejora continua del desarrollo de los intereses marítimos como el transporte y comercio (marina mercante de altura y cabotaje que eviten la dependencia de inversión extranjera); infraestructura portuaria y logística intermodal, para atender la creciente demanda. competitividad y diversidad.

Con el fin de disminuir la ineficacia de las estrategias establecidas en los planes y programas de desarrollo del sector marítimo, la CIMARES (2017) presidida por la Semar deberá de: «coordinar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las acciones de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, descentralizada y paraestatal relativas a la formulación e instrumentación de políticas nacionales para la planeación, ordenación y desarrollo sustentable de los mares y las costas del territorio nacional».

Representa un reto, establecer una estrategia empleando al personal e infraestructura de la industria naval para como una empresa productiva del Estado, incentivar la construcción, reparación y mantenimiento de las flotas mercante, de pesca y de recreo, incluyendo las plataformas de PEMEX, para revertir la degradación de las mismas.

Fortalecer la falta de recursos humanos, materiales y económicos del sector pesquero, para poder realizar con efectividad las tareas de inspección y verificación, que evite la pesca y el tráfico ilegal de productos pesqueros, a través de todo el proceso de captura y comercialización. Contar con el control del registro real de embarcaciones pesquera y permisos, a través de la firma y ratificación del Acuerdo sobre medidas del Estado Rector de puerto tendiente a evitar la pesca ilegal y la sobre explotación de especies, y en su lugar promover la pesca sustentable, con normas puntuales para evitar la pesca incidental de especies en peligro de extinción.

Se requiere revertir la privatización existente en los puertos, generando las condiciones de seguridad, protección y confianza para la inversión comercial de productos, libres de la piratería, robo, tráfico de drogas, minerales y maderas prohibidas, resultado de la actuación de autoridades y/o empresas coludidas por amenaza o cooptación con bandas delincuenciales. Para tal fin de devolver las condiciones de seguridad necesarias para el desarrollo de los intereses del sector marítimo y portuario la Secretaría de Marina puede colaborar aportando personal naval formado y profesionalizado a través de la política anticorrupción aplicada hacia el interior de la dependencia, la cual se ha ido perfeccionando y fortaleciendo al grado de que actualmente la Semar es la institución de mayor confianza, mejor calificada por la ciudadanía debido a su actuación y efectividad.

La Semar empleando la infraestructura naval creada en ciencia y tecnología debe continuar promoviendo el trabajo colaborativo civil público y privado para desarro-

llar e innovar sistemas de vigilancia, mando y control, inteligencia, ciberseguridad, estudios oceanográficos, hidrográficos, meteorológicos, etcetera.

Los resultados obtenidos mediante el análisis de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas al desarrollo de los intereses marítimos, colocan a México en el cuadrante optimista, lo cual concuerda con la posición relativa número 40 que el país ocupa en el ranking mundial de 194 países, conforme al Modelo de Desarrollo Marítimo creado en la tesis de referencia (Vargas Suárez, 2018).

Lo anterior explica los resultados de la fase cuantitativa sobre el porqué, si México ocupa económicamente el 14avo. lugar en el ranking mundial, el número 11 por sus riquezas marítimas y el 13 por su poder marítimo mundial, tiene el lugar número 48 de 194 en Seguridad Marítima (ampliada), que en el Modelo de Desarrollo Marítimo de la tesis de referencia, contempla las dimensiones política, económica, social, ambiental y militar, cuyos índices llevan implícitos las amenazas como la pobreza, inseguridad, corrupción, impunidad, Estado de Derecho, descoordinación intergubernamental, etc., dimensiones en las que el país debe de trabajar para mejorar (Vargas Suárez, 2018).

A continuación, se presentan los factores internos (fortalezas y debilidades) y los factores externos (oportunidades y amenazas) identificados, de los cuales se efectúa una valoración, de la cual debe surgir el diagnóstico de los intereses del desarrollo marítimo, para finalmente determinar las estrategias para fortalecer el desarrollo marítimo mexicano.

Análisis FODA de la Política Nacional de Desarrollo Marítimo

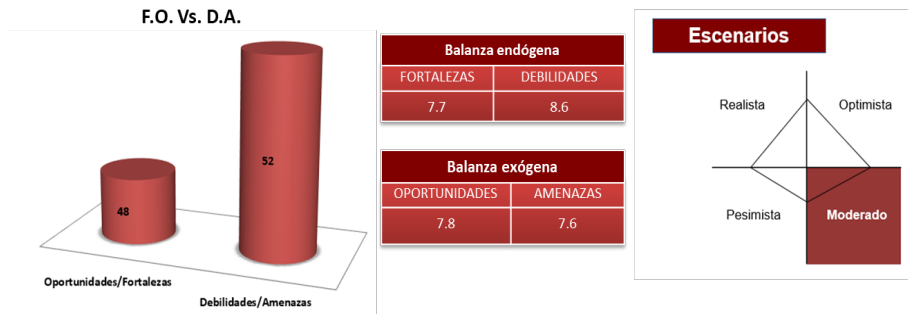
(fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas)

Fortalezas	Oportunidades	Debilidades	Amenazas
<ol style="list-style-type: none"> 1. Bastos intereses y recursos marítimos. 2. Facilidad para el comercio internacional. 3. Acuerdos y tratados internacionales. 4. Recurso Humano de Semar honesto. 5. Armada de México en función de Guardia Costera. 6. Despliegue permanente de U.O. de la Armada. 7. Alta tecnología operativa. 8. Infraestructura de PEMEX para la explotación. 9. Turismo náutico tercer fuente de ingresos. 10. Semar reconocida – Autoridad Marítima Nacional 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alternativas suplementarias de pesca por crecimiento demográfico. 2. Atraer inversión pública y privada. 3. Industria Naval de Semar como empresa productiva del Estado. 4. Políticas públicas en consenso Coordinación Gubernamental. 5. RR. HH. Semar apoya a otras áreas sector marítimo. 6. Aprovechar turismo en costas inc. Islas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mala situación de la flota mercante y otras. 2. Astilleros desactualizados. 3. Poca capacidad de autoridades federales. 4. Corrupción diferentes áreas sector marítimo. 5. Sin capacidad tecnológica extracción petróleo aguas profundas. 6. Deficiente infraestructura intermodal y logística. 7. Escasa infraestructura turismo náutico. 8. Sin presupuesto Semar nuevas atribuciones. 9. Ineficacia laboral por corrupción capacitación Marina Mercante. 10. Desconfianza inversionista con poca conciencia marítima 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Presencia de la D.O., narcótico y otros delitos. 2. Embargos internacionales por incumplimiento normas. 3. Cooptación y/o amenazas autoridades y particulares del sector. 4. Impunidad por cooptación y/o amenazas sist. Procuración de justicia. 5. Impacto fenómenos hidrometeorológicos / antropogénicos. 6. Disputa entre grupos delictivos. 7. Ataques cibernéticos

Mapa de diagnóstico

- El total de las debilidades y amenazas es superior en 4% a las fortalezas y oportunidades (escenario moderado).
- Dentro de las fortalezas destaca recurso humano de Semar honesto como mayor activo.

- En la parte de debilidades, la mayor de ellas responde a escasa infraestructura de turismo náutico e ineficacia laboral por corrupción y capacitación de Marina Mercante.
- Las mayores amenazas en la situación actual las constituyen la Delincuencia Organizada, la cooptación de autoridades e impunidad.
- Como principales oportunidades se presenta: Atraer inversión pública y privada, convertir la Industria Naval de Semar como empresa productiva del Estado y establecer políticas públicas en consenso por coordinación gubernamental.



Importancia*

- 0 nada importante
- 1 casi nada importante
- 2 muy poco importante
- 3 poco importante
- 4 casi nada no importante
- 5 más o menos importante
- 6 casi nada importante
- 7 algo importante
- 8 casi muy importante
- 9 muy importante
- 10 totalmente importante

Fortalezas	Importancia	Probabilidad	Valor
Bastos intereses y recursos marítimos	10	0.7	7
Facilidad para el comercio internacional	8	0.8	6
Acuerdos y tratados internacionales	9	0.7	6
Recurso Humano de Semar honesto	10	1	10
Armada de México en función de Guardia Costera	10	0.9	9
Despliegue permanente de U.O. de la Armada	10	0.6	6

Alta tecnología operativa	10	0.8	8
Infraestructura de PEMEX para la explotación	10	0.5	5
Turismo náutico tercer fuente de ingresos	10	1	10
Semar reconocida – Autoridad Marítima Nacional	10	1	10
		7.7	

Probabilidad*

- 0 evento inexistente
- 1 evento muy improbable
- 2 evento casi muy improbable
- 3 evento improbable
- 4 evento casi improbable
- 5 evento tan probable como improbable
- 6 evento casi probable
- 7 evento probable
- 8 evento casi muy probable
- 9 evento muy probable
- 10 evento que ocurrirá

Debilidades	Importancia	Probabilidad	Valor
Mala situación de la flota mercante y otras	9	0.9	8.1
Astilleros desactualizados	9	0.9	8.1
Poca capacidad de autoridades federales	10	1	10
Corrupción diferentes áreas sector marítimo	10	1	10
Sin capacidad tecnológica extracción petróleo aguas profundas	9	1	9
Deficiente infraestructura intermodal y logística	9	0.9	8.1
Escasa infraestructura turismo náutico	9	0.7	6.3
Sin presupuesto Semar nuevas atribuciones	10	1	10
Ineficacia laboral por corrupción capacitación Marina Mercante	9	0.7	6.3
Desconfianza inversionista con poca conciencia marítima	10	1	10

8.6**Importancia***

- 0 nada importante
- 1 casi nada importante
- 2 muy poco importante

- 3 poco importante
- 4 casi nada no importante
- 5 más o menos importante
- 6 casi nada importante
- 7 algo importante
- 8 casi muy importante
- 9 muy importante
- 10 totalmente importante

Oportunidades	Importancia	Ponderación	Valor
Alternativas supletorias de pesca por crecimiento demográfico	10	0.7	7
Atraer inversión pública y privada	10	0.9	9
Industria Naval de Semar como empresa productiva del Estado	10	0.8	8
Políticas públicas en consenso Coordinación gubernamental	10	0.8	8
RR. HH. Semar apoya a otras áreas sector marítimo	9	1	9
Aprovechar turismo en costas inc. islas	8	0.7	5.6

7.8

Ponderación*

- 0 evento que no está presente
- 1 evento muy poco presente
- 2 evento poco presente
- 3 evento casi nada presente
- 4 evento algo no presente
- 5 evento tan presente como no presente
- 6 evento algo presente
- 7 evento presente
- 8 evento casi muy presente
- 9 evento que está muy presente
- 10 evento que está totalmente presente

Amenazas	Importancia	Ponderación	Valor
Presencia de la D.O., narcótico y otros delitos	10	1	10
Embargos internacionales por incumplimiento normas	9	0.7	6.3
Cooptación y/o amenazas autoridades y particulares del sector	10	0.9	9

Impunidad por cooptación y/o amenazas sist. Procuración de justicia	10	0.9	9
Impacto fenómenos hidrometeorológicos / antropogénicos	8	0.5	4
Disputa entre grupos delictivos	9	0.8	7.2
Ataques cibernéticos	10	0.8	8.0

7.6

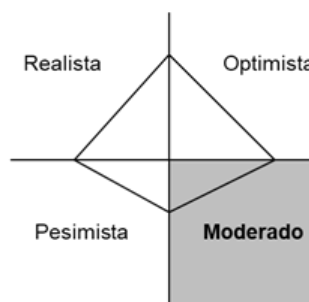
Balanza endógena

FORTALEZAS	DEBILIDADES
7.7	8.6

Balanza exógena

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
7.8	7.6

Escenarios



Optimista (donde hay oportunidades y fortalezas).

- 1) Realista (donde prevalecen fortalezas y amenazas).
- 2) Moderado (donde existen oportunidades y debilidades).
- 3) Pesimista (donde prevalecen las amenazas y las debilidades).

Mapa de diagnóstico

Oportunidades + Fortalezas
7.8 + 7.7 = 15.5

OF = 15.5

Debilidades + Amenazas
8.6 + 7.6 = 16.2

DA = 16.2

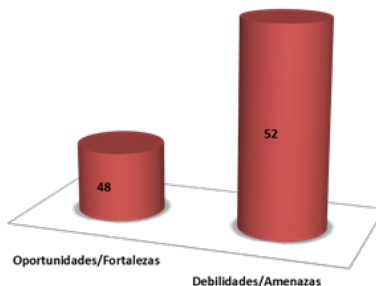
El total de las debilidades y amenazas es superior por 4%, a las fortalezas y oportunidades, con una ventana de oportunidad en las fortalezas, las cuales deben ampliarse mediante el seguimiento y respuesta institucional, a fin de reducir las debilidades además de fomentar la corresponsabilidad de las autoridades locales.

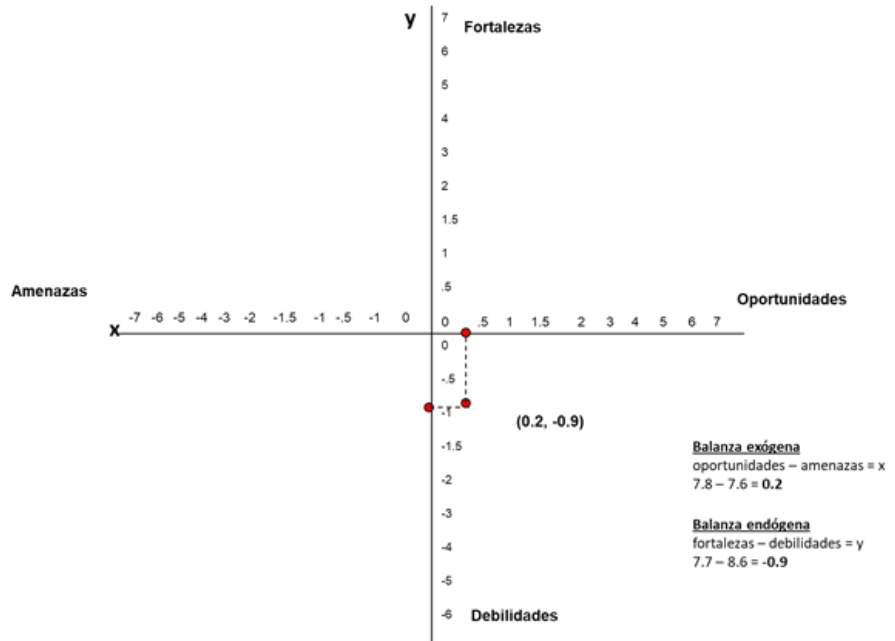
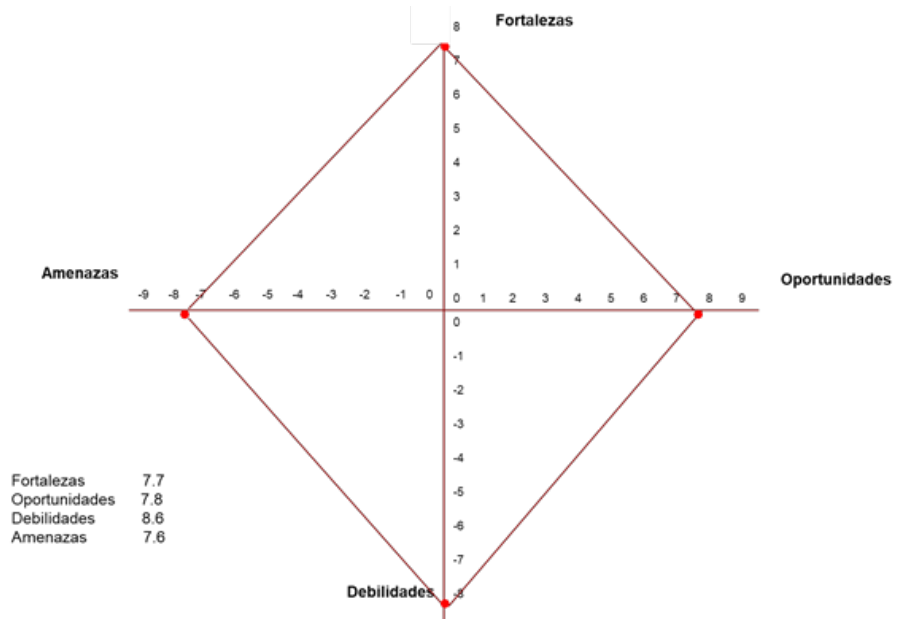
F.O. Vs. D.A.

$$\begin{array}{r}
 15.5 + \\
 \underline{16.2} \\
 31.7
 \end{array}$$

$$\begin{array}{r}
 \text{O.F.} \\
 31.7 \text{ ----- } 100 \\
 15.4 \text{ ----- } x \quad \rightarrow 48
 \end{array}$$

$$\begin{array}{r}
 \text{D.A.} \\
 31.7 \text{ ----- } 100 \\
 16.2 \text{ ----- } x \quad \rightarrow 52
 \end{array}$$





Referencias

- Banco Mundial. (2007). Gobernabilidad democrática en México: más allá de la captura del Estado y la polarización social. Banco Mundial, México.
- Casar, M. A. (2015). México: Anatomía de la corrupción.
- Cervera, M. (2008). FODA con Enfoque Prospectivo. (Vol. Working Papers 9). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- 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.
- Congreso de la Unión. (1986). Ley Federal del Mar. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.
- Congreso de la Unión. (2016). Iniciativa de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos. Ciudad de México: Cámara de Senadores.
- Congreso de la Unión. (2017). Quinto Informe de Gobierno Enrique Peña Nieto. Ciudad de México: Poder Ejecutivo.
- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2016). Servicios de Transporte Marítimo Regular en México 2016. Ciudad de México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Cornejo, Á. S. (2009). Crónica de una muerte anunciada: La reforma energética propuesta por el gobierno de Calderón. Memoria histórica. Dimensión Económica, 1.
- Curzio, L. (2007). La seguridad nacional de México y la relación con Estados Unidos: UNAM.
- Cha, V. D. (2000). Globalization and the study of international security. Journal of Peace Research, 37(3), 391-403.
- desarrollo,c.d.l.n.u.s.c.y.(Producer).(2020,noviembre12).UNCTADinformesobreltransportemaritimo 2020: resumen y estimaciones sobre america latina. Retrieved from <https://unctad.org/es/press-material/informe-sobre-el-transporte-maritimo-2020-de-la-unctad-resumen-y-estimaciones-sobre>
- González González, M. J., & Pérez Zavaleta, A. (2009). *Introducción a la Economía* (Universidad Nacional de Educación a Distancia Ed. 2/da ed.). Madrid: Pearson Educación.
- INEGI. (2015a). Catálogo del Territorio Insular Mexicano. Aguascalientes, Aguas.: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- INEGI. (2015b). Estadísticas históricas de México 2014-2015. Instituto Nacional de Estadísticas Geografía Sexta edición.
- INEGI. (2016a). Conociendo México (Sexta ed.). Aguascalientes, Aguas.: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- INEGI. (2016b). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre la Seguridad Pública. from Instituto Nacional de Estadística y Geografía
- Le Clercq Ortega, J. A., & Rodríguez Sánchez Lara, G. (2016). Índice Global de Impunidad México 2016, IGI-MEX. México: Universidad de las Américas Puebla, Centro de Estudios sobre Impunidad y Justicia, Consejo Ciudadano de Seguridad y Justicia Puebla.
- Manzetti, L., & Wilson, C. J. (2007). Why do corrupt governments maintain public support? Comparative Political Studies, 40(8), 949-970.
- Martínez, S. T. M., & González, F. L. (2016). La construcción de la política pesquera en México. Una mirada desde el campo geográfico. Atlantic Review of Economics, 2, 1.

- Nordhaus, W., & Samuelson, P. (2010). *Economía con aplicaciones a Latinoamérica*. Colombia: McGraw-Hill.
- OEA. (2003). Conferencia especial sobre seguridad hemisférica, Ciudad de México.
- PEMEX, P. M. (2016). Evaluación de las reservas de hidrocarburos 2016. Retrieved from
- Presidencia de la República. (1989). *Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994*. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.
- Presidencia de la República. (2013). *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.
- Richard J. Kilroy, J., Abelardo Rodríguez Sumano y Todd S. Hataley. (2013). *Regional Security, A trilateral framework? United States of America: Lynne Rienner Publishers Inc.*
- Rochlin, J. (1995). *Refining Mexican «National Security» During an Era of Postsovereignty*. Sage Publications Inc.
- Rodríguez Sánchez Lara, G. (2017). *Seguridad Nacional en México y sus problemas estructurales*. Ciudad de México: Colectivo de Análisis de la Seguridad con Democracia
- Rodríguez Sumano, A. (2011). Análisis y propuesta conceptual para la definición de seguridad y amenazas. In *Universidad de Guadalajara- Centro Universitario de los Valles (Ed.), Seguridad, transparencia y reforma penal en México*. Guadalajara, Jal.
- SCT. (2008). *Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007- 2030*. Ciudad de México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.
- SECTUR-SemarNAT. (1992). *Agenda 21 para el Turismo mexicano*. Ciudad de México: Secretaría de Turismo.
- Semar-USCG. (2017). *Plan de Contingencia entre la Secretaría de Marina de los Estados Unidos Mexicanos y el Servicio de Guardia Costera de los Estados Unidos de América sobre Contaminación del Medio Ambiente Marino por Derrames de Hidrocarburos u otras sustancias nocivas (Plan MEXUS)*. Ciudad de México: Semar-USCG.
- Semar. (2017). Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México. Ciudad de México: Poder Ejecutivo DOF.
- Serrano Oswald, S. E., Oswald Spring, Ú., & De la Rúa Eugenio, D. C. (2015). *América Latina en el camino hacia la Paz sustentable: Herramientas y Aportes*. Guatemala: Asociación CLAIP Respuesta para la Paz Flacso.
- T21, R. (Producer). (2021, junio 26). portal portuario. Retrieved from <https://portalportuario.cl/comercio-maritimo-de-mexico-podria-crecer-4-en-2021/>
- Thiago Cintra, J. (1991). *Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo*. México, D.F.: Centro de Investigación y Seguridad Nacional.
- Valdés Cerda, R. E. (2017). Participación de la delegación mexicana en la Asamblea General de la OMI y la reelección de México a la Categoría «C» del Consejo. Instituto de Investigación Estratégica de la Armada de México, DO_30-07.
- Vargas Suárez, R. A. (2018). *El Desarrollo Marítimo Mexicano desde la perspectiva de la Seguridad Nacional*. (Doctorado), Universidad Naval, Ciudad de México.
- Vizarratea Rosales, E. (2013). *Poder y Seguridad Nacional*. México, D.F.: Centro de Estudios Superiores Navales, Senado de la República LXII Legislatura.