

Hacia una política marítima nacional mexicana

“Quien domina el mar, domina el comercio, y quien es señor del comercio del mundo es dueño y señor de la riqueza del mundo”.

Sir Walter Raleigh

Resumen

A lo largo de la historia, se puede analizar que México ha sido una nación obstaculizada para desarrollar su Poder Marítimo en dos vertientes:

1.- Por la naturaleza propia de su historia, en donde los intereses de otras naciones preocupadas por su desarrollo nacional y con experiencia y conocimiento del empleo del mar y sus rutas de navegación, han contribuido para afectar a nuestro país y orillado al letargo y carencia de capacidades para explotar el Poder Marítimo y 2.- Por la falta de voluntad y carencia de conciencia marítima en el potencial que representa esa suma de interés marítimos y capacidades navales para contribuir al desarrollo nacional y esto verse reflejado en beneficios a la población. La

presente investigación no pretende focalizar el pasado y buscar excusas antañas por la situación actual del país, sino aportar información que contribuya a desarrollar una Política Marítima Nacional viable que considere de manera holística los factores componentes del poder nacional y contribuya al desarrollo nacional.

Palabras Clave

Poder Marítimo, Política Marítima Nacional.

Abstract

Throughout history, it can be analyzed that Mexico has been a nation hindered to develop its Maritime Power in two aspects:

1.- Due to the nature of its history, where the interests of other nations concerned about its natio-

nal development and with experience and knowledge of the use of the sea and its navigation routes, have contributed to affect our country and bordered on lethargy and lack of capacities to exploit the Maritime Power and 2.- Due to the lack of will and lack of maritime awareness in the potential that represents that sum of maritime interest and naval capabilities to contribute to national development and this be reflected in benefits to the population. The present investigation does not intend to focus on the past and to look for old excuses for the current situation of the country, but to contribute information that contributes to developing a viable National Maritime Policy that considers in a holistic way the component factors of the National Power and contributes to the National Development..

Keywords

Maritime Power, National Maritime Policy.

Currículum

Capitán de Navío de la Armada de México, egresado de la Heroica Escuela Naval Militar, ha cursado las maestrías en Seguridad Nacional, Administración Naval y Seguridad de la Información, así como las especialidades en Comunicaciones e Informática y Mando Naval en el Centro de Estudios Superiores Navales (CES-

NAV). Ha ocupado diversos cargos en buques de la Armada de México y en unidades administrativas. Fue Presidente de la Comisión de Seguridad de la Información de la Secretaría de Marina, así como Subdirector de de Posgrados Tecnológicos y actualmente se desempeña como Jefe de la Maestría en Seguridad Nacional, estos últimos en el Centro de Estudios Superiores Navales.

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

Artículo recibido el 2 de septiembre de 2019.

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

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

Domicilio laboral

Cesnav, Calzada de la Virgen no. 1800, Col. Ex-Ejido de San Pablo Tepetlapa, Coyoacán, C.P. 04800, Ciudad de México.
jorgelgarciacancino@gmail.com

A. La fortaleza de ser un país ribereño.

La Organización de las Naciones Unidas reconoce en el mundo a 194 países ribereños soberanos, de esos países existen 44 que no son Estados ribereños; podemos citar algunos casos como el de Bolivia que nació como un país ribereño en 1825 y que con el tiempo perdió sus costas ante Chile y Perú en la Guerra del Pacífico entre 1879 a 1883, y motivado por ello desde tiempos ancestrales, ha tratado ante la vía diplomática bilateral para que Chile le permita un acceso soberano al mar, pero éste se lo ha negado, facilitando solamente el comercio marítimo y su control aduanero por sus puertos del norte (Arica y Antofagasta); esto no satisface las necesidades de ese país, que se ha visto orillado a llevar quejas a la Corte Internacional de Justicia, para tener acceso soberano al mar a través de Chile; sin embargo, la corte le ha dado el fallo a esta queja y le ha dejado abierto que en el futuro podrían resolver sus controversias para contar con ese acceso al mar que hoy en día se les ha negado, continuando en el encierro geográfico (Diario New York Times 2 Oct. 2018). Caso similar tiene Hungría, ya que antes de la Primera Guerra Mundial era un país con acceso al mar Adriático, pero con el tratado de Trianon del 4 de junio de 1920 en Versalles, Francia, en donde se firmó la Paz entre los países beligerantes y se culminaba la Primera Guerra Mundial, se esta-

blecieron nuevas fronteras y límites geográficos, con ello, Hungría perdió casi el 60% de su territorio y de su población, además de su salida al mar (Tratado de Trianon, 1920).

De los 44 países en el mundo que no tienen acceso a este recurso 32 de ellos tienen altos niveles de pobreza y pagan altos costos de transporte para importar y exportar productos y por ello pagan entre 30 y 40% más en sus productos de exportación, lo que le denominan el castigo de la exportación; algo que comparten estos países son la pobreza y que están en vías de desarrollo; estas naciones son consideradas como países marginados del comercio internacional de acuerdo a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD); el crecimiento económico de estos países es mucho más lento que el resto de los países en vías de desarrollo, y gran parte de su comercio lo realizan vía terrestre y el comercio internacional lo efectúan por mar. Existen 12 países ricos sin litorales, los cuales son Suiza, Australia, República Checa, Hungría, Luxemburgo, Liechtenstein, San Marino, Bielorrusia, Eslovaquia, Ciudad del Vaticano, Serbia y Andorra, que gracias a su temprana modernización en su infraestructura comercial, diversificación de sus exportaciones y desarrollo en su sector financiero, turismo o tecnologías de la información, esa desventaja de carencia de litoral paso a segundo término. (Diario Dinero, 10 de Julio 2018).

México tiene la fortuna de ser un Estado ribereño y que de acuerdo a la Convención sobre el Derecho del Mar y la Ley Federal del Mar; cuenta con más superficie marítima (3.149 millones de Km²) que su superficie terrestre (1.973 millones de Km²); además, tiene una situación geográfica privilegiada por estar entre los dos grandes océanos: Pacífico y Atlántico que comunican con tres grandes continentes: Asia, Europa y África; por otra parte; cuenta con grandes reservas petroleras en el Golfo de México y algunas partes están siendo apenas exploradas en aguas someras y profundas, donde han encontrado yacimientos petroleros que en el futuro representa una fuente de ingresos para la economía mexicana: lo anterior, sin considerar los muchos destinos turísticos derivados de sus hermosas playas y recursos marinos, por lo cual, le brinda una brillante oportunidad para el comercio marítimo, turismo y el aprovechamiento de los recursos del mar.

B. La teoría de los grandes

Según el célebre marino estadounidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) en su obra titulada "La influencia del Poder Marítimo¹ en la historia 1660-1783", escrita en el año de 1890, tuvo gran influencia en esa época en los Estados Unidos de América (EUA) para comprender la necesidad e importancia de desarro-

llar una Armada potente y operativa; Mahan además, escribió varios libros en donde explicaba el porqué del prestigio y la fortaleza del Imperio Británico por lograr asegurarse de:

- Un Comercio Marítimo prospero.
- Una Marina Mercante eficiente capaz de apoyar ese comercio.
- Una Marina de Guerra potente que defendiera a esa Marina Mercante donde se necesitase.
- Una serie de bases marinas para apoyo de abastecimiento a los navíos o ser reparados.
- Una serie de territorios coloniales que podían proporcionar las materias primas que necesitaba la industria y permitir satisfacer las necesidades de los mercados de consumo.

De los 5 puntos anteriores, Mahan explicaba que todos eran complementarios e indispensables para el logro de la prosperidad y supremacía de su nación y que la carencia de alguno de ellos los dejaba en inferioridad de condiciones y sin posibilidad de obtener la eficiencia y rendimiento deseado; también explicaba que lo primero que debía realizar el gobierno americano

era el establecer una flota de guerra y con presencia en las rutas principales de comercio por más lejanas que estas fueran de su territorio. (Terzago Cuadros Jorge, 2005)

El historiador naval británico Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922), escribía sobre el control general y la permanencia del mar y creía que los principales métodos para asegurar el control del mar son: La batalla decisiva y el bloqueo naval como lo efectuado por los Estados Unidos de América (EUA) a Cuba en los años 60; citaba además que el dominio del mar no significa otra cosa que el control de las comunicaciones marítimas. En su libro denominado "Algunos principios de la Estrategia Marítima", Corbett enfocaba su visión en la teoría y conducta de la guerra naval y de los métodos de ejercicios y disputa de los comandos. Por lo que puedo concluir que este historiador su enfoque estaba dirigido al control del mar a través de una Armada poderosa, a diferencia de Mahan que estudiaba al poder marítimo con todo lo que ello representa.

Por último cito al Vicealmirante francés Raoul Castex (1878-1968) quien en su libro "Teoría de la Estrategia" analizó el vínculo

entre la guerra terrestre y naval y defendió un "centro de gravedad" nacional que, en el caso de Francia, se ubicaría fuera de Europa; también decía que citado "centro de gravedad" debería haberse desplazado al norte de África antes de 1939, con la instalación de las principales fábricas de armamento y los centros gubernamentales. Fue quizás uno de los primeros teóricos que creo en la posibilidad de emplear aviones contra el comercio marítimo enemigo y los puertos comerciales. Como punto importante a destacar de este brillante estrategia naval se puede citar que pensaba que el objetivo de la guerra naval era preservar la libertad de usar las comunicaciones y negar lo mismo al enemigo.

C. La importancia de la conciencia marítima.

De acuerdo al diccionario de la lengua española la conciencia está definida como el conocimiento del bien y del mal que permite a la persona enjuiciar moralmente la realidad y los actos, especialmente los propios; y si conjugamos esa definición con "marítima", es en sentido estricto en un extremo, conocimiento -consciente e inconsciente- con el que la población percibe y re-

conoce lo propio en relación con el mar como comunidad frente a lo foráneo, y en otro extremo es comprensión, asimilación y vivencia de la propia nacionalidad que lo vincula individual y colectivamente con la institucionalidad del Estado; por tanto, es participación pasiva en el primer aspecto y activa en el último (JJ. Doig, 2008). Para la sociedad, trátese de cualquier nación riverera o no, la conciencia marítima es de trascendental importancia en apoyo al ejercicio de las funciones de las Instituciones que tienen injerencias en el mar y en especial de aquella que le brinda protección y seguridad (poder naval) ya que el desarrollo no puede subsistir sin la seguridad.

En México, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 27 establece el dominio por parte de la nación de los intereses marítimos comprendidos en el territorio mexicano y fijados por el derecho internacional; además en su artículo 42, fija las partes que integran la federación y el territorio nacional y entre ellos se encuentran las islas, arrecifes, plataforma continental y aguas de los mares territoriales; por lo que es indispensable para la nación brindar protección y seguridad y crear estrategias para la explotación

y aprovechamiento de estos recursos y esto no se puede lograr sin una conciencia marítima de la población mexicana ya que es el cimiento natural de identidad marítima en una nación en su sentido de pertinencia y propiedad hacia su patrimonio marítimo.

La conciencia marítima estimula el espíritu que anima al desarrollo de los intereses marítimos y su protección y dependerá en mucho del grado de conciencia marítima que tenga la población para alcanzar los objetivos establecidos en el ámbito marítimo y esto al desarrollo del país. La Secretaría de Marina juega un papel importante en este sentido, conforme al artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la SEMAR realiza además de las funciones propias a la defensa de la soberanía nacional, la de protección al medio ambiente marino, proyección internacional, protección civil, servicios auxiliares en apoyos a otras instituciones, investigación científica y tecnológica en ciencias marítimas, actividades hidrográficas, dragado, construcción naval y la educación pública naval; por lo que puede asumir el rol protagónico de la conciencia marítima nacional mexicana. Existen dos roles importantes para consolidar la conciencia

marítima; 1.- El conocimiento - cultura marítima y 2.- La difusión social; en México, de acuerdo a la Ley General de Educación, hay tres tipos de educación: la básica (preescolar, primaria y secundaria), media superior (Preparatoria) y superior (Universidad y posgrados). Según Jean Piaget² en las etapas del crecimiento - aprendizaje de los seres humanos, los patrones de conocimiento y comportamiento son cualitativamente diferentes entre los jóvenes y los adultos -de acuerdo a la etapa de crecimiento definen las maneras de actuar y sentir-, por lo que indica que en la etapa denominada etapa de las operaciones formales (12 años en adelante) las personas desarrollan más la lógica para llegar a las operaciones abstractas; por lo que es en esta etapa -secundaria y preparatoria- un punto adecuado para crear la cultura marítima en los mexicanos, a través de la educación básica en su fase final y media superior; por otra parte los medios de difusión juegan un papel importante para proyectar el pensamiento marítimo en la sociedad mexicana y se deben realizar estrategias de comunicación social sobre este importante sector olvidado y rezagado por los mexicanos debido a las herencias ganadas des-

de la creación de esta nación, pero aprovechado por intereses extranjeros.

D. El derecho del mar y el derecho marítimo en México (el deber ser).

Si algo en este mundo ha sido motivo de normar para solucionar las controversias, cooperación mutua, mantener la paz y justicia entre las naciones, es el empleo del mar y su comercio marítimo; y por ello tenemos lo que conocemos como el Derecho del Mar y el Derecho Marítimo; es decir, las reglas de los límites del campo de fútbol y el de sus jugadores. Por miles de años la disputa hacia las aguas marinas había sido tema de discusión y falta de cooperación para solucionar este problema; Sin embargo, con la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) al término de la Segunda Guerra Mundial, después de la Carta de las Naciones Unidas, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), es considerado como uno de los tratados multilaterales más importante en la historia de la humanidad; de los 193 Estados libres y soberanos que integran la ONU, 168 la han ratificado, entre ellos México, y es clasificada como la "Consti-

2 Jean William Fritz Piaget fue un epistemólogo, psicólogo y biólogo suizo, considerado el padre de la epistemología genética, reconocido por sus aportes al estudio de la infancia y por su teoría.

tución de los Océanos", lo que representa el Derecho del Mar y que está establecido también en la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley Federal del Mar.

Por otra parte, en el ámbito del Derecho Marítimo, México forma parte de la Organización Marítima Internacional (IMO, por sus siglas en inglés)³, organismo especializado de las Naciones Unidas, dependiente del Consejo Económico y Social, que tiene la responsabilidad de emitir normas internacionales, a través de la cooperación de los Estados Miembros para la seguridad y protección marítima y portuaria, así como para prevenir la contaminación del mar por los buques, buscando fomentar un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. La implementación de normas internacionales entre las naciones dedicadas al transporte marítimo para mejorar la seguridad en el mar, surgió con el establecimiento de las Naciones Unidas, siendo el 6 de marzo de 1948, que en el marco de una conferencia internacional que tuvo lugar en Ginebra, donde se firmó un convenio por el que se constituyó la Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI) que entró en vigor el 17

de marzo de 1958, cambiando su nombre a Organización Marítima Internacional (OMI) en 1982. Actualmente la OMI cuenta con 172 Estados Miembros y tres Miembros Asociados (OMI, 2019).

Un punto importante para nuestro país es que la OMI está estructurada por una Asamblea, un Consejo y cinco comités principales (Seguridad Marítima, Protección del Medio Marino, Jurídico, Cooperación Técnica y Facilitación), así como una serie de subcomités que apoyan la labor de los comités técnicos; en el Consejo de la OMI para el bienio 2018-2019, nuestro país es parte de la categoría C de los 40 miembros que la integran. Actualmente México tiene signado 29 convenios de los 54 con que cuenta esta Organización (OMI, 2019).

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia del Derecho del Mar, el Artículo 27 claramente establece lineamientos para la propiedad de la tierra y el agua en su territorio y está alineado a la Ley Federal del Mar; de la cual cita: Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o sustancias que

en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos. Líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional. (D.O.F. 1986).

Por lo que refieren al poder naval⁴, la misma carta magna, en su artículo 73, en la fracción IV, de las facultades del Congreso de la Unión, entre otras son: levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber: Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea Nacionales, y para reglamentar su organización y servicio.

Por otra parte, la legislación mexicana define sus leyes se-

cundarias, relativas al Derecho Marítimo, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Ley de Puertos, Ley Aduanera, Ley Federal del Trabajo, Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas, Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, y el Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, entre otras; Sin embargo, algunas requieren su actualización para apoyar a la iniciativa privada nacional con incentivos fiscales y beneficios tanto a los navieros, tripulación y empresarios mexicanos en todos los sectores (transporte, carga, etc.).

Además, en materia de Políticas de Gobierno⁵, el Proyecto de Nación 2018-2024 del Presidente Andrés Manuel López obrador contempla proyectos con una nueva visión de desarrollo económico que si se materializan beneficiarán al sector marítimo como son el proyecto de crear un corredor transístmico para el desarrollo integral del Istmo de Tehuantepec que incluye modernizar el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, rediseñar y fortalecer la infraestructura de vías terrestres y de telecomunicaciones, modernizar la infraestructura

4 Capacidad bélica del Estado en la mar, expresada principalmente por los recursos de la Marina de Guerra o Armada de México, para alcanzar y/o preservar los Objetivos Navales derivados de los Objetivos Militares.

5 Guías de acción expresada en términos de estrategias, planes, procedimientos y medidas operacionales, que enmarcan e impulsan la acción del gobierno para asegurar el logro de los Objetivos Nacionales Coyunturales.

portuaria y aeroportuaria, modernizar la conectividad digital de la región, diagnosticar la vocación productiva local y las orientaciones de los mercados nacional y global, fortalecer la infraestructura física, energética y urbana, y vigorizar la infraestructura de formación, capacitación y actualización del capital humano. Así mismo, el proyecto turístico transpeninsular conocido como el "Tren Maya", fortalecerá los puertos mexicanos de los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, en materia turística (Proyecto de Nación 2018-2024, 2018).

E. El poder marítimo en México (El ser).

Si se desglosan los cuatro elementos que componen la materia, agua, tierra, aire y fuego, se puede decir que el elemento "Agua" en el planeta es uno de los más abundantes (71% del globo terráqueo), por lo que es necesario y pertinente que una nación sea o no ribereña, tome en cuenta este elemento para el desarrollo de su país, ya que su abandono o letargo para hacerse del control de ese elemento lo pone en desventajas ante aquellos que si lo hacen; la tabla 1, muestra a manera de concientización cómo cuatro naciones que a mediados del año de 1400 surgieron como nuevos imperios y realizaron actividades hacia el control del mar y su poder naval.

Tabla 1 .- Comparativa de cuatro naciones que realizaron en la antigüedad actividades de control del mar y su poder naval.

Españoles y portugueses	Holandeses e ingleses
Arrojados, sobrios, abnegados, entusiastas y patriotas, pero sólo buscaron oro y plata.	Igual que los anteriores, pero, eran negociantes, productores y comerciantes.
El Gobierno estorbaba el crecimiento de la empresa privada.	Esforzados en desarrollar y aumentar todos los recursos que podían extraer del país conquistado.
Industria en decadencia y sus manufacturas casi no existían.	Desarrollaron su industria y manufactura.
Marina Mercante decadente (dependían de los barcos holandeses), casi no existía.	Incrementaron su Marina Mercante.
Poder naval débil, incapaz de proteger sus líneas de comunicación marítima.	Desarrollaron una Marina con capacidades para proteger su comercio marítimo.

Fuente: elaboración propia con información de la legislación nacional.

En adición a lo presentado en la tabla anterior; Holanda e Inglaterra desarrollaron su sistema portuario y hoy en día, cuentan con puertos HUB⁶, tales como Rotterdam y Felixstowe; otros países como Alemania (Hapag-Lloyd y Hamburg Süd), Francia (CMA CGM), Dinamarca (Møller-Mærsk), Italia (MSC Mediterranean Shipping Company), Sudáfrica (Evergreen), Korea (OOCL y KOSCO), Japón (K Line y NYK Line), China (Yang Ming Marine) y Tailandia (MOL), han desarrollado su industria naviera y mercante, transporte de carga especializado y comercio marítimo eficiente, además han establecido estrategias al realizar grandes alianzas navieras como son: Alianza 2M, Ocean Alliance y la Alianza.(CST Grupo, 2017).

México, ha “navegado” de diferente forma; en la época prehispánica la mayor parte de los habitantes se ubicaban en el altiplano y su comercio era vía terrestre, la gente que vivía a orillas del mar lo empleaban para la pesca; durante la conquista española Cortés hundió sus buques y se dedicó a la construcción de un nuevo imperio, posteriormente a transportar al imperio español las riquezas de oro y plata de este país, que se puede decir fue el inicio de la navegación tran-

soceánica en México, denominado en aquel entonces Nueva España. Durante esas épocas, hasta antes de la Independencia nacional, la sociedad se dedicaba solamente a los sectores agrícolas, minería, agricultura, actividades artesanales; llevaron a cabo comercio marítimo con China y otras colonias americanas, actividad en la que fueron víctimas de piratería y corsarios, obligando a España a crear su Armada de Barlovento para su protección, misma que fue desintegrada en 1748.

Se puede entonces decir, que la historia marítima mexicana se remonta hasta después de la Independencia mexicana; y es a partir de 1821 y 1824 que se crea la primera Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, debiendo establecerse la regulación correspondiente para luego implementarse una Política Marítima Nacional Mexicana; y que debido a su inexistencia, el rumbo es incierto y sin visión clara hacia el poder marítimo, no habiendo aprendido que realmente la independencia fue en el mar, cuando la reciente nación con una flotilla naval mexicana, al mando del Capitán de navío Pedro Sainz de Baranda, expulsó el 23 de noviembre de 1825 a la última guarnición española que

6 Se definen como Puertos HUB aquellos puertos centrales o de redistribución de carga al interior del País, otros puertos o incluso hacia otros países.

se negaba a dejar este país y fue ahí cuando México es independiente en su totalidad.

Varios personajes de la historia mexicana han pasado y han hecho esfuerzos por crear estrategias que fortalezcan al sector marítimo y a la Armada, podemos citar a *Antonio de Padua María Severino López de Santa-ana* (1794-1876), quien en el 19 de enero 1854 expide el Decreto de la Planta de la Marina de Guerra constituida por 16 artículos y de los cuales destaca que “La Marina de Guerra de la Nación mexicana constará de seis buques en el mar del Norte e igual número en el Pacífico”; además el 30 de enero del mismo año, dictó el acta de navegación mexicana y puntualizó los requisitos que debía reunir un buque y su tripulación para que se considerara mexicano, además estableció que eran mexicanos los construidos en la República, o los capturados al enemigo, por buques de guerra o corsarios y, declarados buena presa por los tribunales competentes, también aquellos en los que las dos terceras partes de la tripulación y los capitanes al mando fueran mexicanos. No obstante, esta acta no se materializó por la Revolución de Ayutla en marzo de 1854 (SEMAR, 2014).

Fernando Maximiliano José María de Habsburgo-Lorena (1832-1867), aunque este personaje no es de nacionalidad mexicana y fue impuesto por el imperio francés del 10 de abril de 1864 al 15 de mayo de 1867, es de recordar que durante su administración imperial en México realizó actividades relevantes como, la creación de la Ley de Migración; decreto en donde se establecía la libertad de cultos y la fiscalización de desamortización y nacionalización de los bienes eclesiásticos; creó la Academia Imperial de Ciencias y Literatura; mandó a realizar el proyecto de demarcación territorial del 3 de marzo de 1865, entre otros; en materia marítima estableció los límites principalmente los ríos del país, lagunas, mares, golfos y océanos, también estableció la integración de los departamentos correspondientes a las islas pertenecientes a nuestro territorio. (UNAM, 2019).

José de la Cruz Porfirio Díaz Mori (1830-1915). Durante los años de 1875 a 1910, efectuó los proyectos de construcción de puertos de Tampico, Veracruz, Coahuila, Salina Cruz y parte de Manzanillo, como impulso a la economía nacional mexicana y desarrollo portuario, además impulsó el desarrollo del ferrocarril

que solamente contaba con 684 km. en 1877, creando una extensa red ferroviaria que ayudó a incrementar al triple el comercio en México del que había en 1861 (Ojeda Cárdenas J.N., 2008).

Es de recocer acciones políticas que gobernantes mexicanos han impulsado durante su administración, tales casos son el de los ex presidentes Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) y su Secretario de Marina, General Rodolfo Sánchez Taboada, y el Almirante Roberto Gómez Maqueo, con el programa conocido como: "La Marcha al Mar" que era un Plan de Desarrollo Marítimo; Luis Echeverría Álvarez (1970-1976) estableció la Reforma Portuaria, creándose la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, creándose la Dirección General de Operación Portuaria, dio impulso a la construcción de Puerto Madero, Chiapas, hoy Puerto Chiapas; José López Portillo (1976-1982), con el Programa de Puertos Industriales y consolidó la construcción de 4 astilleros paraestatales en México (Veracruz, Mazatlán, Guaymas y Ensenada); Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), con el proyecto modernizador (1988-2000), creó Puertos Mexicanos, acelerando

el proceso de privatización de las empresas públicas, se requirió el puerto de Veracruz, aprobó la Ley de Puertos, la cual solucionaba la escasez de inversiones de infraestructura, la ineficiencia de la operación, la mala calidad de los servicios y la baja productividad; creó las Administraciones Portuarias Integrales.

En la historia moderna de México y de nuestro continente americano, algunos proyectos llevados a cabo por naciones extranjeras, como es el caso de la construcción del Canal de Panamá han influido en el ámbito marítimo del país, deteniendo inversiones como el transporte ferroviario y el proyecto del corredor transístmico del Istmo de Tehuantepec.

El poder marítimo actual del Estado mexicano es el resultado de la suma del poder naval y los intereses marítimos mexicanos (infraestructura portuaria, flota mercante, de construcción naval, pesca, turismo, industria marina (petróleo, gas, etc.) y otras derivadas del mar y sus costas, de manera resumida se puede decir que:

1.- La Secretaría de Marina (poder naval).- El despliegue operativo de la Armada de México en el ámbito del territorio mexicano,

son: dos Fuerzas Navales (una por cada litoral), siete Regiones Navales, 13 Zonas Navales (siete se encuentran distribuidas en el litoral del Pacífico y seis en el del Golfo de México y Mar Caribe), 14 Sectores Navales (nueve en el litoral del Pacífico y cinco en el Golfo de México y Mar Caribe) y un Cuartel General; se cuentan con un estado de fuerza promedio de 54,179 (almirantes, capitanes, oficiales, clases y marinera); de unidades de superficie se tienen cinco Fragatas (no operativas), 32 Patrullas Oceánicas, 20 Patrullas Costeras, 72 Interceptoras, 62 Patrullas de Vigilancia Marítima; dos buques de desembarco anfibio; tres multipropósito; tres de apoyo Logístico, 17 de dragado, entre otras unidades.

Actualmente se encuentra en desarrollo la construcción de Fragatas Clase Sigma (proyecto denominado Patrulla Oceánica de Largo Alcance), en asociación con Damen Shipyards; con un presupuesto para el año 2019, de 29 mil 583 millones 375 mil 192 pesos; además, en junio de 2017 se le atribuyeron las funciones de *Autoridad Marítima Nacional*, creando con ello un binomio estratégico compuesto por las capitanías de puerto con una jurisdicción propia y delimitada en 17 estados costeros del país

y los medios operativos con los que la Armada de México ejerce sus funciones y atribuciones para "asegurar el cumplimiento de la legislación nacional e internacional en tareas de seguridad y protección marítima, previniendo la contaminación del medio ambiente marino originado por los barcos" (Presidencia de la República, Abril 2019).

2. Infraestructura portuaria y su comercio marítimo (Interés marítimo).

México cuenta con 117 puertos y terminales habilitados por Decreto Presidencial vigentes, distribuidos en 58 puertos y terminales en el litoral del Océano Pacífico, y 59 puertos y terminales en el litoral del Golfo de México y Mar Caribe; de las cuales las Administraciones Portuarias Integrales, en el periodo de 2013-2018, captaron ingresos millonarios, siendo el Puerto de Veracruz el que más recursos ha generado.

En México, el comercio marítimo representó el 1.56% del PIB en el segundo trimestre del 2018, equivalente a 18,441 millones (García, 2018), representando un valor significativo para la economía mexicana y el desarrollo marítimo nacional; siendo necesario mantener el Estado de Derecho en las vías de navegación

marítimas, mediante un adecuado control marítimo que permita hacer atractivas estas rutas a las empresas navieras

3.- Flota mercante mexicana (Interés marítimo).- Hace 20 años, en 1999, el censo de buques mercantes era de 6,182 y solamente cuatro de ellos portaban la bandera mexicana, en la actualidad la Marina Mercante nacional es prácticamente inexistente, por lo que acorde a la nueva dinámica del comercio marítimo internacional, la fuga por concepto de pagos de fletes se estimó en aproximadamente 15 mil MDD por año por no contar con buques mexicanos que realicen tráfico de altura. (Huesca, 2013). En este punto lo más alarmante es que dadas las tendencias actuales del Comercio Marítimo Internacional, estas cifras se incrementarían año con año, por lo que es necesario impulsar su crecimiento para favorecer el desarrollo económico del país.

4.- La industria naval (Intereses marítimos).- A pesar de existir algunas intenciones para impulsar la construcción de buques en México y atender la necesidad de explotación de los recursos en el mar, el transporte marítimo y actividades recreativas en la extensa superficie marítima del

país, aún no existe una política de Estado que logre un verdadero impulso en la industria de la construcción de buques, con fines de fortalecer de manera decidida al desarrollo del Poder Marítimo que integre un programa de mantenimiento obligatorio en astilleros para buques nacionales y extranjeros operando en México, que influya en el desarrollo del transporte de cabotaje de carga y pasajeros, con una visión de renovación de la flota Petrolera, auxiliares, mercante, pesquera y de investigación a largo plazo, y de esta forma coadyuvar con el desarrollo marítimo nacional. Actualmente la Secretaría de Marina, sin considerar a la iniciativa privada, es una de las Instituciones de la Administración Pública Federal que ha ganado experiencia, conocimiento y contribución al desarrollo de la industria naval en México como respuesta a acciones de defensa, seguridad nacional y en el mantenimiento del Estado de Derecho en el mar; por lo que es necesario mantener esta línea de desarrollo para potencializar el Poder Marítimo Nacional.

5.- La industria pesquera (intereses marítimos).- En cuanto a las actividades del sector pesquero, éste enfrenta dos inconvenientes: el primero, la sobre ex-

plotación de especies, como el huachinango, el robalo y el camarón, la pesca ilegal de especies en peligro de extinción o en veda, motivado en parte por la falta de capacidades de la Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca (CONAPESCA), para cubrir con inspectores y embarcaciones el territorio marítimo nacional; segundo, el bajo consumo nacional de productos de mar, debido a que el mexicano consume más carne y pollo⁷, sólo del mar consume el camarón, el atún, el salmón, y no hay mucha diversidad por desconocimiento de otras especies. En algunos lugares, esta actividad ha dejado de ser rentable y se ha abandonado; la flota pesquera mexicana de altura cuenta con un alto grado de obsolescencia y enfrenta dificultades en el manejo de garantías y financiamiento para realizar su actividad.

No obstante lo anterior, gracias a la condición geográfica privilegiada de México y su gran extensión litoral de 11,122 Km, México se encuentra ubicado en el lugar número 17 del sector, con una producción de 1.6 millones de toneladas y con más de 2 millones de personas que viven de forma directa o indirecta de ella; México distribuye más de 300 especies de productos del mar a

diversos clientes entre restaurantes, autoservicios y mercados, algunos nacionales y sus principales clientes se exportan a Europa y Asia (Expansión, Junio 2017).

La pesca es una actividad relevante para la economía nacional, destacando por su exportación en el año 2017, los estados de Baja California y Baja California Sur, por la captura de Abulón con 273 toneladas equivalente a \$20.810 MDP situándose en el lugar 13 por las especies que exportan; en la producción de Almeja los estados de Baja California Sur, Sinaloa, Veracruz y Sonora con una producción de 15,481 toneladas, equivalente a \$619.3 MDP, ocupando el lugar diez; en la captura de Túnidos, los estados que destacan son Sinaloa, Colima, Chiapas, Baja California, Nayarit, Oaxaca, Veracruz, Baja California Sur y Tabasco, con una producción de 129,697 toneladas, equivalente a \$14,266.67 MDP, ocupando el lugar número dos; en la captura de Camarón en mar abierto, esteros y bahías los Estados que destacan son Sinaloa, Sonora, Nayarit, Tamaulipas, Baja California Sur, Campeche, Colima, Veracruz y Chiapas, con un acumulado de 77,925 toneladas, equivalente a \$1,379.8 MDP, a esto es importante sumar el camarón que

se producen en Acuicultura de 150,005 toneladas equivalente a \$2,656.2 MDP, posicionando a este producto pesquero en el lugar número uno por su exportación a Estados Unidos de América, Vietnam y Francia como destinos principales; otro producto de pesca es el huachinango, de consumo nacional y los Estados que destacan son Baja California Sur, Nayarit, Guerrero, Sinaloa, Oaxaca, Jalisco, Tamaulipas, Veracruz y Tabasco, con un acumulado de 24,170 toneladas, equivalente a \$25,266.7 MDP; en la captura de langosta los estados que destacan son "Baja California Sur, Baja California, Yucatán, Quintana Roo, Guerrero, Nayarit, Jalisco, Sonora y Sinaloa, con una captura acumulada de 5,190 toneladas, equivalente a \$4,946.6 MDP, ubicándose en el lugar número cuatro. Dada la importancia es necesario que se lleven acciones para fomentar una explotación sustentable de estas especies así como la jaiba, langostino, mero, mojarra, ostión, pulpo, robalo, sardina, sierra y tiburón, que demandan ser protegidos para mantener el ecosistema del medio ambiente marino y mantener el equilibrio en la reproducción, desarrollo y captura de estas especies (CONAPESCA, 2017, pág. 23 a 43).

México debe buscar, a través del cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas Pesqueras y Acuícolas, que se procura la sustentabilidad de las especies. (CONABIO, 2015).

6.- Turismo (intereses marítimos).-

Las actividades turísticas se encuentran constituidas por los cruceros, transbordadores, yates de motor o vela y las instalaciones portuarias o marinas que para tal fin existan; en este sector sobresalen en primer lugar, los puertos de Cancún, Cozumel y Majahual, Quintana Roo, seguido del puerto de Cabo San Lucas, Baja California Sur y Ensenada Baja California,. La Secretaría de Turismo en su sexto informe de labores del 2018, dio a conocer que en los puertos nacionales "arribaron 2,427 cruceros, con un total de turistas de 6.9 millones, y que los puertos que más destacan en este rubro es la isla de Cozumel y Majahual, Quintana Roo y los puertos de Ensenada y Cabo San Lucas de la península de Baja California", consolidando al país en el puesto número uno en arribos de cruceros (SECTUR, 2018, pág. 25).

La Dirección General de Puertos y Marina Mercante (DGPM) reportó que al país en el "2018 arribaron aproximadamente 4.9

millones de turista al estado de Quintana Roo, que representan el 70.3%, del total de 6,975,172 de visitantes que arribaron al país por barco; así mismo, en la terminal marítima de la Isla Cozumel arribaron 1,485 cruceros con 3,837,420 turistas", ocupando el primer lugar turístico del país, recaudando una derrama económica para el país de 480 MDD; y a la terminal turística del puerto de Majahual arribaron 331 cruceros, con 1,072,598 turistas a bordo, ocupando el segundo lugar de los puertos a donde más turistas extranjeros llegan (CGC, 2019). La terminal turística de Cabo San Lucas, ocupa el tercer lugar con 161 arribos de cruceros y 370,592 turistas, representando una derrama económica de 260 MDD. (DGPM, 2018).

Otras actividades turísticas relacionadas con el sector marítimo son las actividades acuáticas y subacuáticas recreativas, además de la pesca deportiva y el turismo ecológico, que representan para México la generación de empleo y desarrollo económico nacional, mismos que requieren de la participación de la Autoridad Marítima Nacional para mantener el Estado de Derecho, proteger y brindar seguridad a estas actividades turísticas.

7.- Industria Marítima (Intereses marítimos).

La industria marítima en México, juega un papel importante en el sector energético; la Sonda de Campeche, es un área estratégica de extracción de petróleo y gas para el país; esta actividad representa un ingreso considerable para el Estado, con un valor aproximado de 25 millones de dólares diarios, en donde la empresa Petróleos Mexicanos (PEMEX) explota aproximadamente 300 pozos ubicados en 700 km² del área centro-sur. También se espera a corto y mediano plazo la explotación en "aguas profundas en el Golfo de México", además del potencial de minas de cobre y poli metales en el Mar de Cortés, por lo cual es indispensable actualizar el marco legal que permita poder llevar a cabo estas actividades considerando los "acuerdos internacionales relativos a la seguridad y protección", buscando definir de forma clara estos conceptos que en la actual normatividad nacional no están tipificados de manera adecuada, y solo se explican de forma muy general.

Sin embargo, es de considerar que en la participación del congreso anual 2018 de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC), se informó que

existe crisis desde el 2015 en este sector, ya que existen 170 embarcaciones que están detenidas, con la consecuente pérdida de 30 mil empleos y, a lo cual se suma ahora la inseguridad y vandalismo que ocurre en esta flota amarrada; además 90 barcos extranjeros participan en el movimiento de petrolíferos en México, lo cual impacta negativamente si se considera que sólo tres barcos nacionales están en activo (Zaneta, Luis Alberto, 2018).

Por otra parte, PEMEX supera en deuda a su similar brasileña Petrobras, la venezolana PDVSA y la colombiana Ecopetrol, entre otras; su deuda financiera suma 95,609 millones de dólares (mdd), y acumula 130 emisiones de deuda; la acelerada deuda financiera se produjo a lo largo de la pasada administración y en especial entre 2014 y 2016, en medio de una fuerte contracción de los precios internacionales del petróleo, que pasaron en poco tiempo de casi 100 a 30 dólares por barril, lo que impactó las finanzas de la petrolera mexicana. (Expansión, febrero 2019)

Análisis del problema al sector marítimo en México.

De acuerdo a lo planteado con anterioridad, se realizan los si-

guientes cuestionamientos; ¿Cuáles son las causas actuales que han impedido contar con una política marítima nacional que permita al Estado mexicano desarrollar estrategias para fortalecer este poder en México?; si se toma en cuenta que la mayor parte de los países que tienen grandes flotas mercantes nacionales han aplicado políticas de desarrollo que les reditúan mayor captación fiscal para sus gobiernos, ya que éstos no erogan pagos de fletes al extranjero; asimismo, se han visto beneficiados en un aumento de sus registros de tonelaje y por consecuencia, han obtenido una mayor independencia comercial e incluso estrategias para el empleo de servicios de transporte marítimo para su comercio exterior e interior. Por otra parte, los apoyos y estímulos que estos países proporcionan a sus Marinas Mercantes, han sido principalmente de exenciones fiscales, apoyos económicos con préstamos a bajos intereses o bien contando con un marco legal que les da a los inversionistas certeza y seguridad jurídica; además, los gobiernos establecen internamente las condiciones propicias que les permiten atraer inversiones al sector marítimo.

Desafortunadamente, en el caso mexicano no se ha tenido un

apoyo real en cuanto al desarrollo de la Marina Mercante, los únicos apoyos que se tuvieron fueron a finales de los años setenta y mediados de los ochenta, en donde el gobierno mexicano estableció a través de los llamados CEPROFIS (Certificados de Promoción Fiscal), el otorgamiento de créditos contra impuestos federales equivalentes a un 20% en la compra de buques, maquinaria y equipos nuevos y usados; este esquema fue eliminado en 1983, volviéndose a establecer en 1985, por el Decreto que estableció los estímulos fiscales para fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, pero esta vez los créditos aplicables contra impuestos federales sólo alcanzaron el 10% del costo de adquisición de los mismos (Colegio de Marineros Mercantes de Veracruz, 2019). Este esquema fue suspendido en 1988, año en el que también se dio una drástica reducción en el tonelaje de la Marina Mercante Nacional.

Para poder analizar esta problemática y para su estudio, se debe tomar en cuenta el concepto del Poder Nacional⁸ en México, el cual de manera convencional está dividido en seis campos: Político, Económico, Social, Militar, Tecnológico y Diplomático; considerando éstos en una relación

causa-efecto, en donde el efecto es la carencia de una política marítima nacional y las causas que la producen son analizadas en los campos del poder, conforme a lo siguiente:

1.- En el campo político, existen problemas que influyen, como es la disgregación de las funciones que hay en la Administración Pública Federal sobre el sector marítimo ya que al intervenir varias Secretarías de Estado en diversas actividades en este sector, como son: Turismo; SEMAR; Pemex; SCT (Administraciones Portuarias Integrales); Servicio de Administración Tributaria (Aduanas); Salud, SEMARNAT, SEGOB, entre otros; se disgregan recursos económicos, esfuerzos para materializar una política marítima nacional, tal como lo cita Agustín Reyes Ponce en su libro *Administración de Empresas*, en donde la administración busca de manera directa la obtención de resultados de máxima eficiencia en la coordinación, aprovechamiento de los recursos materiales, capital, materias primas, etc. (Reyes Ponce, Agustín, 2004); por otra parte, la falta de voluntad del gobierno para crear una estrategia integral de contenido y difusión de una conciencia marítima a la población mexicana, hacen que letargo se mantenga hacia este importante sector.

280 8 Capacidad de un Estado para alcanzar y/o preservar los Objetivos Nacionales. Se estructura con la reunión de los recursos y medios de toda índole, disponibles y potenciales, organizados para su empleo estratégico.

2.- En lo económico podría especularse que este aspecto es el que más ha contribuido a la carencia de una Política Marítima Nacional, probablemente por la falta de visión del Estado mexicano para fortalecer los intereses marítimos del país, provocados por la falta de incentivos fiscales al Sector Marítimo, el desinterés de la iniciativa privada hacia el transporte y la construcción; aunado de la carencia de apoyo del gobierno.

3.- Probablemente y a juicio del autor, el aspecto social sea el factor primordial que ha contribuido a la falta de visión; si la soberanía recae en el pueblo, tal como se establece en la Constitución de 1824, el pueblo es el que decide (quita y pone) y si se carece de conciencia marítima es porque la misma población desde hace muchos años no ha exigido al gobierno ver al mar como una fuente de riqueza que traería beneficio económico al país y, por ende, a los mexicanos; parte de ello es que el pueblo mexicano carece de conciencia marítima.

4.- Por otra parte en el campo tecnológico; en donde la industria marítima y naval está rezagada y depende en gran parte de tecnología extranjera, debido en

mucho al bajo presupuesto a la ciencia y tecnología que durante los últimos años se ha mantenido en un promedio de 0.5 % del PIB, cuando en otros países integrantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) invierten 2.4; aunado a ello, algunos materias primas empleadas en la industria marítima y naval como es el acero inoxidable y el aluminio para la sobre estructura de los buques es adquirida en el extranjero, ya que empresas mexicanas (Altos Hornos) no la pueden producir con la calidad requerida y solamente se adquiere en el país el acero para la construcción, limitando esta industria a conseguir estas materias primas más caras y del extranjero con el pago de fletes correspondiente.

5.- El campo diplomático juega un papel importante en la socialización internacional del sector marítimo mexicano ya que es la ventana al extranjero para que inversionistas conozcan el comercio internacional; actualmente, las Administraciones Portuarias Integrales de los puertos más importantes de México han vendido sus servicios de forma aislada y compitiendo entre ellas (Lázaro Cárdenas y Manzanillo en el Pacífico, y Veracruz y Tampico en el Golfo de México) y no

de manera estratégica e integral a través de la diplomacia mexicana, como lo llevan a cabo otros países, teniendo como ejemplo a Panamá que ha fortalecido su economía con base a sus servicios en el comercio marítimo y teniendo como objetivos estratégicos económicos “ser el hub⁹ logístico de las Américas”.

6.- Por último, en lo referente al campo militar; representado en este caso por la Secretaria de Marina - Armada de México; si bien el programa de sustitución de buques ha fortalecido la industria naval y ganado experiencia en la construcción de buques, además de participar en las operaciones de dragado en varios puertos de México que los ha potencializado para recibir buques de mayor desplazamiento y ser además, desde el año 2017, el representante del Ejecutivo Federal como la Autoridad Marítima Nacional en los puertos mexicanos para llevar el ejercicio del Estado rector del puerto; el poder naval mexicano requiere potencializar sus capacidades disuasivas para brindar protección al comercio marítimo mexicano y la industria marítima en aguas nacionales para garantizar la confianza a los inversionistas nacionales y extranjeros que tengan intereses en este importante sector ante antagonismos que puedan afectar sus patrimonios además de los propios de nación; por otra parte, si México requiere potencializar a la Marina Mercante nacional con visión al transporte marítimo internacional, la Armada de México debe visualizar en contar con presencia en aguas internacionales y esto se puede lograr a través de las Operaciones de Mantenimiento de la Paz compartiendo riesgos con otros países ribereños para la protección del comercio marítimo internacional en beneficio de todos los países que emplean este medio para el intercambio de las mercancías y el abaratamiento del flete para los consumidores.

Diagrama del autor Causa- efecto de la política marítima nacional



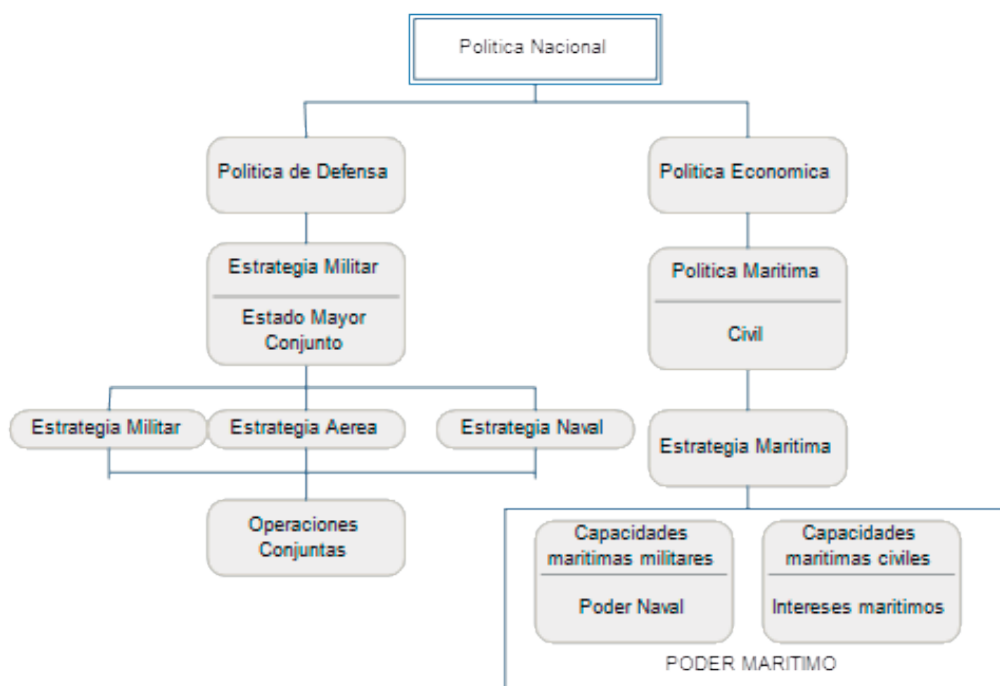
282 9 Intercambiador, centro o punto de conexión, concentrador o nodo, según los casos (Para Panamá se refiere a sus 2 puertos: Balboa y Colon).

F. Propuesta de una política marítima nacional.

Es bien sabido que no es fácil que un país logre su desarrollo; conlleva costos económicos y conocimiento en diversas áreas, pero es más costoso no hacerlo y si se piensa que México es un país rico en materias primas y que éstas siempre resolverán el problema económico, se condena a sufrir en el futuro; esas riquezas brinda sólo la oportunidad, que se debe complementar con un esfuerzo a nivel nacional, aprovechando las bondades que este país ofrece con su privilegiada situación geográfica y sus riquezas naturales y aprovechar esos recursos para enfocarlos a otras áreas de oportunidad, tomando como ejemplo que otros países sin esos recursos han hecho, sabiendo canalizar aquello con lo que cuentan.

El presente planteamiento de estudio es la suma de todos los factores aquí presentados y que buscan potencializar el campo económico mexicano a través de uno de sus componentes que se debe fortalecer y que es el Poder Marítimo Nacional con sus dos brazos componentes el poder naval y los intereses marítimos, enfocados hacia una política marítima nacional.

Diagrama del Autor para orientar la Política Marítima Nacional.



Otro aspecto muy importante a considerar para el planteamiento de una Política Nacional¹⁰ enfocada al sector marítimo, es la toma de decisiones estratégica para resolver el problema de la carencia de la Política Marítima Nacional y para ello se analizará empleando la metodología DIME (Diplomacia, Información, Militar y Economía), la cual servirá para medir de manera inferencial las causas identificadas en el apartado anterior que influyen en el problema y posteriormente emplear los resultados hacia las líneas estratégicas en esta Política; cabe citar que existen metodologías (PMESII Política, Militar, Económico, Social, Infraestructura e Información) para identificar los causales de la problemática; sin embargo, en este estudio se emplearon los seis campos del poder de acuerdo a la doctrina que emplea la Secretaría de Marina – Armada de México a través del Centro de Estudios Superiores Navales.

Por otra parte, la política marítima nacional y su estrategia o estrategias que la fortalezcan deben cumplir ciertos criterios como son la capacidad de resolución y ejecución, estabilidad, adaptabilidad, coherencia y coordinación. La política debe alcanzar un alto grado de co-

herencia con las estrategias a su vez y se debe expresar a través de programas y proyectos, incluyendo los arreglos institucionales necesarios para que ésta se materialice.

A continuación, se presentan los considerandos a seguir en la creación de esta propuesta de política marítima nacional; los cuales son:

1.- Los efectos adversos.

a.- Campo político: esfuerzos en las funciones de la A.P.F. disgregadas, falta de voluntad para contar con conciencia marítima y marco legal deficiente.

b.- Campo económico: limitado presupuesto al sector marítimo, falta de interés en invertir la iniciativa privada, falta de apoyos fiscales y falta de apoyos económicos a través de préstamos con bajos intereses.

c.- Campo social: sociedad mexicana carente de conciencia marítima y falta de oportunidades de empleos en el sector marítimo mexicano.

d.- Campo tecnológico: Industria Naval limitada e Industria marítima rezagada, dependencia de tecnológica extranjera.

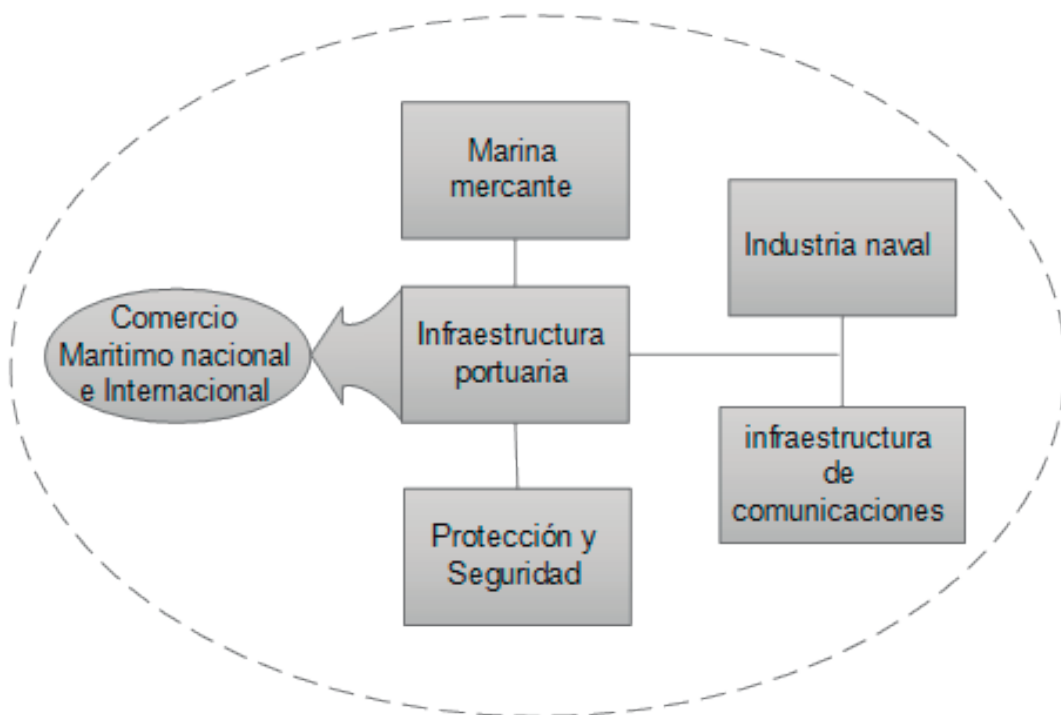
e.- Campo diplomático: falta de estrategias integrales al comercio marítimo que permita ser a México un actor importante por su situación geográfica al contar con puertos y rutas marítimas - terrestres con los Estados Unidos de América y su comercio.

f.- Campo militar (poder naval): Armada con capacidad limitada de defensa para la disuasión y protección de los intereses marítimos acorde a la extensión marítima geográfica de México.

2.- Los puntos de interés.

El comercio marítimo nacional e internacional; la industria naval, las infraestructuras de comunicaciones (ferrocarril); la infraestructura portuaria; la Marina Mercante y la protección y seguridad a los intereses marítimos; representan de manera general los alcances que se tienen que visualizar en la política marítima nacional para alcanzar el desarrollo de las capacidades del poder marítimo.

Diagrama elaborado por el autor del modelo a desarrollar para la Política Marítima Nacional



Analizando los *aspectos adversos y puntos de interés* acorde a la metodología DIME; se presentan a continuación líneas de acción deseadas para contrarrestar las causas identificadas en el problema, subdivididos en diplomacia, información, militar y económica.

a.- Diplomacia: Fortalecer el comercio marítimo nacional a nivel internacional, a través de las embajadas en los países en donde se tienen lazos de amistad.

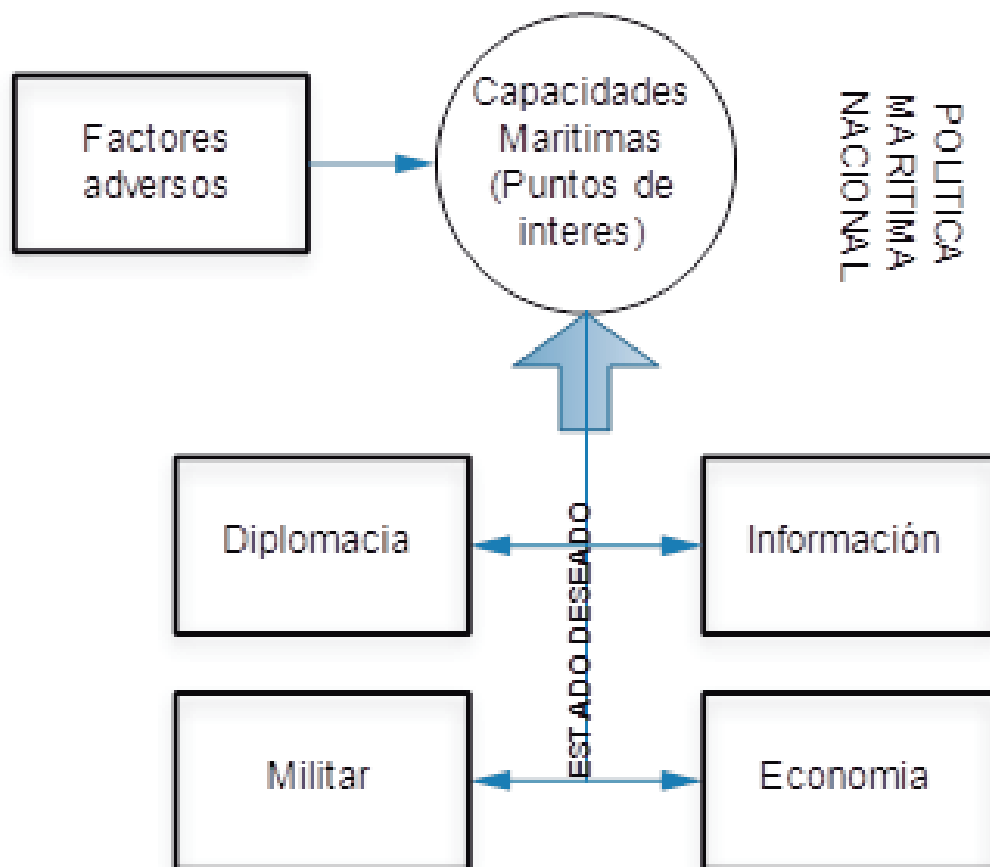
b.- Información: Rediseñar los planes de estudios a nivel básico (secundaria) y medio superior (preparatoria) para crear conciencia marítima en la población mexicana y realizar campañas publicitarias (medios de comunicación, Fondo de Cultura Económica con publicaciones y folletos con las instituciones involucradas) hacia los intereses marítimos nacionales, pesca sustentable, consumo de las diversas especies del mar y su valor nutritivo y de la importancia de la protección de los intereses marítimos a través de la Armada de México.

c.- Militar (poder naval): Potencializar el poder naval hacia una Armada moderna y eficiente manteniendo el programa de

sustitución de buques oceánicos, logísticos y patrullas costeras y participar en asesoramiento en la construcción de buques para la Marina Mercante y buques auxiliares.

d.- Economía: Evaluar alternativas de cobros de impuestos hacia el sector marítimo que incentive a los inversionistas nacionales y extranjeros en los intereses marítimos. Crear estrategias comerciales con la banca para otorgar préstamos con bajo intereses a aquellos que inviertan en el sector marítimo nacional y asignar mayor presupuesto a las Instituciones de la Administración Pública Federal que participa en el sector marítimo para desarrollen capacidades en beneficio del país y esto se reflejara directamente en la población.

Diagrama del Autor. Factores a considerar en la propuesta de una Política Marítima Nacional



Una vez analizado las partes que compondrán la Política (Factores adversos, estado deseado y los puntos de interés), se pueden generalizar las estrategias que formaran la política marítima nacional; los cuales representan el estado final:

1.- Potencializar los intereses marítimo mexicano al exterior (Diplomacia)

2.- Gobierno con conciencia marítima. (Información)

3.- Aguas mexicanas y comercio marítimo protegidos (Militar)

4.- Desarrollo marítimo con honradez e incentivos fiscales al inversionista (Economía).

Este estado final daría origen a lo que se podría denominar la política marítima nacional:

México con proyección al mar. Lo que representa una oportunidad para fortalecer a la nación mexicana en este elemento abundante en ambos litorales.

A continuación, se presenta una tabla, en donde se explica de manera general la política propuesta por el autor con sus estrategias y líneas de acción.

Tabla de la política con sus estrategias y líneas de acción. Elaboración propia.

Política	Estrategias	Líneas de acción
MÉXICO CON PROYECCIÓN AL MAR	Potencializar los intereses marítimos mexicanos al exterior	Fortalecer el comercio marítimo nacional a nivel internacional
	Gobierno con conciencia marítima	Rediseñar los planes de estudios a nivel básico y medio superior para crear conciencia marítima en la población mexicana y realizar campañas publicitarias hacia los intereses marítimos nacionales.
	Aguas mexicanas y comercio marítimo protegidos	Potencializar el poder naval hacia una Armada moderna y eficiente manteniendo el programa de sustitución de buques oceánicos, logísticos y patrullas costeras. Apoyo en la construcción de buques para la Marina Mercante y buques auxiliares.
	Desarrollo marítimo con honradez e incentivos fiscales al inversionista	Evaluar alternativas de cobros de impuestos hacia el sector marítimo que incentive a los inversionistas nacionales y extranjeros en los intereses marítimos; Crear estrategias comerciales con la banca para otorgar préstamos con bajo intereses a aquellos que inviertan en el sector marítimo nacional y asignar mayor presupuesto a las Instituciones de la Administración Pública Federal que participa en el sector marítimo para desarrollen capacidades en beneficio del País y esto se reflejara directamente en la población.

Con esta política se tendría un impacto sustancial a la economía y desarrollo nacional e incentivaría a las empresas extranjeras y nacionales para invertir en el ramo de los intereses marítimos en México, dando oportunidad de crecimiento y desarrollo en esta área, beneficiando en empleos directos e indirectos a la población mexicana. A continuación, se presenta un listado de indicadores de impacto en la propuesta de la política y las instituciones involucradas.

Tabla de indicadores de impacto elaborada por el autor.

Sector	Indicadores de impacto.	Instituciones.
Economía	Incremento de Producto Interno Bruto generado por el sector marítimo.	Secretaría de Economía (SE).
	Activación de la economía en el sector energético derivado de la industria marítima.	Secretaría de Energía (SENER) y economía. (SE)
	Mejora de la industria hotelera y restaurantes en los puertos mexicanos.	Secretaría de Turismo (SECTUR)
	Mejora del sector pesquero a través del seguimiento al programa de desarrollo pesquero con alternativas de producción y pesca sustentable.	Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca. (CONAPESCA)
Diplomático	Incremento de la confianza internacional.	Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE)
Político	Percepción ciudadana de buen gobierno y con conciencia marítima.	Secretaría de Gobernación (SEGOB)
Militar	Potencialización de las capacidades navales.	Secretaría de Marina (MARINA)
Social	Mexicanos con conciencia marítima y nuevos empleos en el sector marítimo.	Secretaría de Educación Pública (SEP), Secretaría del Trabajo y Previsión Social. (STPS)
Tecnológico	Desarrollo de investigación tecnológica enfocada al sector marítimo, independencia tecnológica del extranjero y mejor infraestructura de transporte terrestre vía ferroviario y puertos.	Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología CONACYT Secretaría de Comunicaciones y transporte (SCT)

G. Consideraciones para la implementación de la política.

Para llevar a cabo la política nacional en el sector marítimo es necesario la voluntad de los mexicanos, de sus representantes en el congreso (diputados y senadores), de los titulares de las instituciones involucradas y del Ejecutivo Federal; para lo cual, se proponen algunas etapas que pueden ayudar a consolidar la política:

Etapas 1.- Presentar la política en reunión de trabajo con el gabinete de Seguridad Nacional en donde además del gabinete participen: Los presidentes de ambas cámaras, los titulares de la Secretarías de SEP, AGRICULTURA, SECTUR, SENER, SRE, SCT, STPS y PEMEX.

Etapas 2.- Proponer la política denominada: MÉXICO CON PROYECCIÓN AL MAR, derivado de la necesidad de transformar al Estado mexicano en una potencia marítima y aprovechar su situación geográfica y los proyectos de nación de la actual administración.

Etapas 3.- Proponer al Congreso crear la Comisión Nacional Coordinadora del Sistema Marítimo Nacional en el legislativo para que apoyen iniciativas en

beneficio del poder marítimo, citada comisión deberá coordinar y adecuar el marco normativo para incentivar a la industria marítima y naval, pesca, comercio marítimo nacional e internacional, impuestos aduaneros y tenencia de la propiedad.

Etapas 4.- Instruir a los titulares de las dependencias involucradas en el sector marítimo acorde a sus funciones y atribuciones contenidas en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, para reevaluar la política y sus estrategias a fin de potencializar el poder marítimo nacional.

Etapas 5.- Crear un grupo coordinador dentro del Consejo de Seguridad Nacional que lleve seguimiento a esta política, denominado Grupo Interinstitucional del Mar y que sea presidido por la Secretaría de Marina.

De manera transversal se debe tomar en cuenta algunas estrategias para mitigar la corrupción como es: 1.- La honradez y disciplina en el manejo de los recursos económicos e inversión al sector marítimo; y 2.- El empleo eficiente y con responsabilidad de los recursos del mar.

Conclusiones

De manera puntual se concluye que México está ubicado en una situación geográfica privilegiada y la actual política que está emprendiendo la nueva administración a través de su plan nacional de desarrollo puede ser una fórmula perfecta para el desarrollo marítimo; sin embargo, existen efectos adversos en los seis campos del poder (político, económico, social, militar, diplomático y tecnológico) que contribuyen al letargo del desarrollo de los puntos de interés nacionales (comercio marítimo nacional e internacional; la industria naval, las infraestructuras de comunicaciones; la infraestructura portuaria; la Marina Mercante y la protección y seguridad a los intereses marítimos) que representan oportunidades para el Estado, atender y crear una política marítima nacional.

Con el empleo de la metodología DIME (Diplomacia, Información, Militar y Económico) y del conocimiento de personas del mar y su experiencia se determinaron cuatro estrategias como estado deseado:

1.- Potencializar los intereses marítimos mexicanos al exterior (Diplomacia)

2.- Gobierno con conciencia marítima. (Información)

3.- Aguas mexicanas y comercio marítimo protegidos (Militar)

4.- Desarrollo marítimo con honradez e incentivos fiscales al inversionista (Economía).

Siempre considerando de manera transversal la política de la actual administración que es eliminar la corrupción en las Instituciones del gobierno a través de la honradez y disciplina en el manejo de los recursos y preservando el mar con un manejo responsable de sus recursos; con ello estar en condiciones de hacer una política que potencialice el poder marítimo nacional denominado: **México con proyección al mar**; por último, se finaliza este estudio a manera de concientización que: se puede nacer en un país pobre y sin visualización al mar, pero corresponde a los mexicanos hacer algo por lograr un futuro mejor, aprovechando la ventajosa situación del país, con relación a los recursos naturales que la naturaleza le ha dado a México, como brillante nación.

Bibliografía.

Castex, Raoul (1939).- Theories strategiques. Paris, Francia.

CPEUM. (2018). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Ley Suprema. Secretaría de Gobernación.

CST Gupo (2017).- Las alianzas entre navieras. Situación actual <https://cstgrupo.com/las-alianzas-entre-navieras/>

Expansión (Junio 2017).- En México, la actividad pesquera se encuentra estancada por sobreexplotación.- <https://expansion.mx/empresas/2017/06/15/la-actividad-pesquera-estancada-por-la-ilegalidad-y-sobrepesca>

Geoffrey Till (1988).- Estrategia Marítima y la Era Nuclear.- Instituto de Publicaciones Navales.- Argentina.

Gobierno de Chile (Octubre 2009) Guía metodológica para la formulación de políticas públicas regionales. Santiago, Chile.

Ojeda Cárdenas J.N. (2008).- Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre exclusión y el crecimiento 1982-2004).

Peyrot Solis (2014).- La falta de una visión geopolítica del Estado mexicano y su influencia en el Desarrollo Marítimo Nacional. CESNAV. Cd. de México.

Presidencia de la República. (Junio de 2018).- Ley Aduanera. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (09 de enero de 1986). Ley Federal del Mar. México: Diario Oficial de la Federación.

Presidencia de la República. (Abril de 2012).- Ley Federal del Trabajo. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (Enero de 2018).- Ley General de Educación. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (Enero de 2015).- Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República (Junio de 2006).- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.
Presidencia de la República. (Abril 2019).- Ley de Organización de la Administración Pública federal. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (Julio de 1993).- Ley de Puerto. Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (Enero de 2014).- Ley de Vertimientos en las Zonas Marítimas Mexicanas, Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Presidencia de la República. (Octubre de 2014).- Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. México, Cd. de México.

Presidencia de la República (2018).- Proyecto de Nación 2018-2024.- Diario Oficial de la Federación, Cd. de México.

Reyes Ponce, Agustín (2004). Administración de Empresas.- Limusa. México.

Saber es Práctico (Abril 2019). ¿Cuántos países hay en el mundo? (2019) <https://www.saberes-practico.com/geografia/cuantos-paises-hay>

SEMAR (2014).- Breviario de la Historia Naval Mexicana. Unidad de Historia y Cultura Naval, México, Cd. de México.

SEMAR-SEDENA (2018) Glosario de términos unificados de Seguridad Nacional, México, Cd. de México.

SEMAR. (2013). El Poder Marítimo mexicano en el siglo XXI. Realidades y perspectivas. México: CESNAV.

Stafford Corbett, Julian (1911).- Some principles of maritime strategy. Londres, Inglaterra.

Terzago C.Jorge (2005).- Alfred Thayer Mahan (1840-1914) Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico. Chile.

UNAM (2019).- Historias de la Unam, <http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/moderna/vols/ehmc12/153.pdf>