

# INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE MONTERREY

ESCUELA DE GRADUADOS EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y  
POLÍTICA PÚBLICA, CAMPUS CIUDAD DE MÉXICO

*Poder Marítimo, Estrategias de Desarrollo y Seguridad para  
México*



**Capitán de Corbeta**

**Héctor Rafael Solís Hernández**

Secretaría de Marina

Correo electrónico: [REDACTED]

Proyecto de Investigación Aplicada  
Maestría en Estudios Internacionales  
Asesor: Dr. Macario Schettino Yañez

Mayo de 2006

## Tabla de contenidos

Resumen .....	4
Capítulo I. Introducción.....	5
Marco teórico.....	7
Marco metodológico.....	9
Capítulo II. Antecedentes del Poder Marítimo .....	10
Fenicia .....	10
Grecia .....	12
Roma.....	15
Europa.....	17
La creación de nuevos imperios .....	20
Portugal.....	20
España.....	20
Holanda.....	21
Inglaterra.....	21
Francia .....	22
Primera Guerra Mundial .....	23
Segunda Guerra Mundial.....	25
Supremacía en el Pacífico.....	27
Capítulo III. Antecedentes del Poder Marítimo en México .....	29
Historia Marítima Prehispánica de México .....	29
Historia Marítima Colonial de México.....	30
Historia Marítima a partir de la Independencia de México .....	30
Historia Marítima del México posrevolucionario .....	32
Factores del Poder Marítimo Mexicano .....	33
Posición Geográfica.....	33
Fortaleza Natural .....	34
Tamaño del Territorio.....	34
Tamaño de la Población .....	35
Características de la Gente .....	35

Carácter del Gobierno y de las Instituciones Nacionales ..	36
Elementos del Poder Marítimo Mexicano .....	36
Marina Mercante .....	36
Puertos Mexicanos.....	38
Sector Pesquero .....	39
Industria Naval .....	40
Sector Turístico .....	41
Armada de México .....	42
Capítulo IV. Evolución Reciente del Poder Marítimo en México .....	45
Marina Mercante .....	45
Puertos .....	47
Sector Pesquero .....	49
Sector Turístico .....	51
Industria Naval .....	52
Investigación Científica.....	54
Corredor Transísmico .....	55
Recursos Minerales y Energéticos.....	55
Minerales .....	55
Hidrocarburos .....	56
Poder Naval .....	57
Capítulo V. Estrategias para el desarrollo del Sistema Portuario y el Poder	
Naval en México.....	62
Teoría del Almirante Alfred Thayer Mahan.....	63
Teoría de Sir Halford J. Mac – Kinder .....	64
Interrelación de Teorías .....	65
Sistema Portuario.....	66
Problemática general de los Puertos.....	67
Operatividad .....	67
Normatividad .....	70
Seguridad .....	72

Caso específico .....	74
Ampliación del puerto de Veracruz.....	74
Análisis de información.....	74
Fondeo .....	75
Carga y descarga de buques .....	77
Tiempo en patios .....	78
Entrega y recepción .....	79
Conclusiones.....	80
Estrategias de solución para desarrollar los puertos mexicanos..	81
Asia – Manzanillo/Lázaro Cárdenas – EE.UU.....	82
Asia – Ensenada – EE.UU.....	84
Poder Naval .....	84
Estrategias Generales.....	87
Recursos humanos .....	87
Recursos materiales .....	88
Recursos Financieros.....	90
Entorno marítimo nacional .....	91
Empleo del Poder Naval de la Federación.....	92
Capítulo VI. Conclusiones.....	94
Bibliografía.....	99

## Resumen

El mar ha representado para México una fuente de riqueza, que pacientemente ha estado en espera de participar, con la fuerza requerida, en los proyectos que permitan alcanzar el anhelado desarrollo del país, mediante la explotación razonada y responsable de sus recursos.

El Poder Marítimo de México, puede ser entendido como *“el control del mar, para uso exclusivo de México”*, y los elementos que lo fortalecen y dan consistencia, son principalmente:

- Una infraestructura portuaria, moderna, eficiente para el manejo seguro de las mercancías y protección del turismo.
- Una flota mercante, pesquera y turística acorde a sus mares y litorales.
- Una industria pesquera, capaz de explotar de manera sustentable la riqueza de las especies marinas.
- Una Industria Naval, con capacidad para construir y reparar los buques que demande la flota mercante, pesquera, turística y naval del país.
- Una cultura responsable sobre la explotación racional de los recursos.
- Un Poder Naval profesional y con capacidad para hacer valer en la mar, las leyes del Estado.

En el presente trabajo de investigación, son definidas y propuestas estrategias viables de llevarse a cabo por el Estado Mexicano, para impulsar el desarrollo de la infraestructura y operación portuaria y de sus hinterland, así como del Poder Naval, sentándose las bases de un crecimiento del Poder Marítimo mexicano a largo plazo, que a su vez impulse una cultura marítima del país, tan necesaria desde el nacimiento de México como país independiente

## **Capítulo I**

### **Introducción**

La historia nos revela la existencia de grandes civilizaciones y pueblos que alcanzaron preponderancia sobre otros, gracias al conocimiento y usufructo de las ventajas del mar. Ha sido el Poder Marítimo, un factor que ha coadyuvado grandemente al avance y desarrollo de los Estados al emplear durante siglos, los mares como medios de comunicación, de intercambio comercial, de crecimiento económico y fuente de recursos para las naciones.

La historia del Poder Marítimo y su componente el Poder Naval es larga, no solamente por ser una narración de acciones entre Estados que culmina en la guerra, sino además, la profunda influencia del comercio marítimo en la fortaleza de los países, que ha sido vista a partir de la definición de aquellos principios que regularon el crecimiento y prosperidad de las naciones. El choque de intereses, así como los sentimientos de enojo, han estado en conflicto a lo largo de la historia, en donde las naciones aprovechan esta situación para obtener las mayores ventajas del comercio, y esto en ocasiones ha llevado a los países a la guerra.

México, a través de su historia ha visto obstaculizado el desarrollo de su Poder Marítimo por intereses ajenos, y en ocasiones, por simple desinterés o desconocimiento del potencial que representa ser un país con costas en dos de los océanos más importantes del planeta, el Pacífico y Atlántico, este último a través del Golfo de México y Mar Caribe.

Si bien es cierto que en la última década la infraestructura portuaria de México se ha venido adecuando dentro de un proceso de modernización, buscando mejorar su productividad y elevarla a un nivel de competitividad internacional; y el desarrollo turístico de nuestras costas se ha venido fortaleciendo hasta convertirse en la segunda fuente de ingresos oficial del país; con el resto de las actividades marítimas no ha sucedido así. Desde finales de la década de los años 80, el traslado de productos, empleando el transporte de cabotaje y altura, no recibió la importancia debida, ante los compromisos comerciales adquiridos por el país. Esto mismo ha ocurrido en el sector de la Industria Naval, trayendo como

consecuencia una disminución en la construcción de barcos en México. Por último, el mal estado que guarda actualmente la flota pesquera, además del uso ineficaz de la misma, pone en peligro el trabajo y desarrollo social de miles de familias mexicanas.

La casi nula inversión, que en materia de investigación y desarrollo tecnológico se hace en el país, encaminada a adquirir nuevas capacidades en la explotación del petróleo localizado en el mar a grandes profundidades, pone en riesgo el futuro energético de México.

El **problema** que presenta el desarrollo del Poder Marítimo en México, ha sido y es una ausencia de conciencia marítima dentro del Estado, lo que ha generado una crisis de índole normativa, económica, social, de Independencia y Soberanía. Desde el punto de vista de la normatividad, la problemática se basa en las altas aportaciones fiscales que tienen que efectuar los navieros y empresarios mexicanos, haciendo inviable el competir contra buques de bandera de conveniencia que pagan 0% de impuestos en México.

En lo económico, el problema se traduce en el valor del comercio internacional de México, del cual el 18% se efectuó por vía marítima, empleando buques en su mayoría extranjeros, debido a la carencia de una Marina Mercante nacional apropiada.

La dependencia de una flota extranjera para el movimiento vía marítima de nuestros productos, especialmente los estratégicos, representa sin duda alguna, pérdida de Soberanía y riesgo a la Seguridad Nacional, reflejada esta en los contratos que son firmados con las empresas extranjeras y en dónde se eliminan las cláusulas regulatorias nacionales para poner en su lugar, normatividad de los países que los beneficia.

Sin embargo, el mayor problema que enfrentamos esta en el aspecto social, donde la afectación se manifiesta en el área laboral al no generarse empleos, mismos que podrían reactivar otras áreas de la economía del Sector Marítimo, tales como el de la construcción y reparación naval, la pesca, la industria petrolera, los comercios dedicados a la compraventa de artículos marinos, los sectores de producción de acero entre otras más, asegurando así un número importante de fuentes de trabajo.

El **propósito** de este trabajo de investigación es llevar a cabo un análisis y establecer propuestas de grandes estrategias que tengan como fin, el fortalecimiento del Poder Marítimo de México a través del desarrollo portuario integral, incrementando de ésta manera, la competitividad de las actividades que se realizan en las zonas marinas del país.

La **hipótesis** aquí planteada es que la asimetría en el Poder Marítimo generada por el escaso interés del Estado mexicano, con relación a la de otros países, facilita la pérdida de la Soberanía y pone en riesgo la Seguridad Nacional.

El trabajo se realizó **delimitándolo** al análisis del desarrollo portuario del país, lo que permitirá establecer oportunidades para el Sector Marítimo nacional. Las principales **técnicas** de investigación utilizadas fueron la inductiva, deductiva, documental, bibliográfica, electrónica y de consultas personales. La **organización** del trabajo se desarrollo en seis capítulos que forman el cuerpo iniciando con la Introducción, Marco Teórico y Metodológico en el primero de ellos.

En el capítulo II, son abordados los antecedentes del Poder Marítimo en el mundo, destacándose su influencia en las relaciones internacionales y en el desarrollo del Poder Nacional de cada país marítimo.

El análisis de la historia del desarrollo del Poder Marítimo del país, desde el México precolombino y hasta nuestros días, es plasmado en el Capítulo III.

El capítulo IV trata sobre las tendencias de todos los factores que incluye el Poder Marítimo en México; describiéndose en el Capítulo V la problemática y estrategias para el fortalecimiento de los puertos del país y del Poder Naval nacional.

Por último en el capítulo VI son asentadas las conclusiones del trabajo aquí presentado.

Se han incorporado anexos, así como gráficas y tablas que apoyarán y permitirán se cuente con más elementos para comprensión de los temas aquí expuestos.



## Marco Teórico

Al referirnos al concepto de Poder Marítimo, es necesario mencionar al Almirante Alfred Thayer Mahan, considerado como el máximo estratega naval estadounidense de fines del siglo XIX, quien estableció este concepto, sustentándolo en la tesis de que quien lograra el dominio del mar, podría controlar las riquezas de la tierra y por consiguiente dominar al mundo. Para lograr lo anterior, una nación debería contar con una Marina Mercante fuerte, complementada con una Armada poderosa (Poder Naval), que pueda protegerla y apoyarla y llegar de esta forma, a ser una potencia marítima.

Mahan observó que las grandes naciones marítimas del mundo, tienen seis factores en común:

- Posición geográfica.
- Configuración física, abundancia natural y clima.
- Tamaño.
- Población.
- Carácter de la gente.
- Carácter del gobierno.

La doctrina de Mahan naturalmente no fue aceptada por todo el mundo. La teoría opuesta, es aquella en donde un poder terrestre centralizado que tenga el control sobre vastos recursos naturales y poblacionales, será el tipo de nación más poderosa. Sir Halford J. Mac-Kinder, connotado geógrafo inglés, presentó este punto de vista en 1904 en un escrito denominado, "*El Pivote Geográfico de la Historia*".

La teoría básica de Mac-Kinder fue la siguiente: La nación que controle el corazón de Euroasia (Rusia y Europa Oriental) podría, con comunicaciones terrestres mejoradas y una industria en desarrollo, expandirse hasta la línea de costa y capturar las bases marítimas

europeas en tierra. Además estipuló que Europa, Asia y África eran la isla del mundo, controlando suficientes recursos y mano de obra como para cambiar el balance de poder en el mundo.

### **Marco Metodológico**

Con la recopilación de información y su posterior análisis, sobre la evolución de los Estados a partir del empleo del Poder Naval como instrumento que protege y favorece las condiciones del comercio y considerando las teorías de Mahan y Mac-Kinder, se podrá establecer un marco referencial sobre la importancia del Poder Marítimo y su componente el Poder Naval, en el desarrollo de las naciones.

Un análisis documental sobre la evolución de México, a partir de su Independencia, permitirá destacar las consecuencias sobre el desinterés o desconocimiento del potencial que representa ser un país con grandes costas y no contar con un Poder Marítimo suficiente que permita desarrollar su potencial y además de protegerlo.

Bajo este contexto, se profundizará en las consecuencias de una carencia de políticas marítimas dentro del Estado, focalizando el estudio en las áreas económica, social, de Independencia y Soberanía.

Una vez concluidos los análisis previos, se proyectará la evolución de México en el ámbito marítimo, para que a partir de sus resultados, se puedan elaborar grandes estrategias que fortalezcan el crecimiento del Poder Marítimo en México.

## Capítulo II

### Antecedentes del Poder Marítimo

*Vine, Vi, Venci*  
*Julio Cesar*<sup>1</sup>

El hombre en sus inicios utilizó los espacios oceánicos como medios de comunicación, fuente de alimento e intercambio comercial, que al paso del tiempo permitió el crecimiento de los pueblos y con ello, el poder de los Estados.

La historia del hombre nos relata como algunos pueblos alcanzaron su grandeza a partir del dominio del mar, tales como los fenicios, griegos, romanos, españoles, portugueses, ingleses y franceses, de quienes se detallarán a continuación, los factores que les permitió alcanzar su máximo esplendor como potencia regional. Asimismo, a lo largo de las dos guerras mundiales, se presenta de manera importante, la influencia del Poder Naval<sup>2</sup> en el Poder Marítimo<sup>3</sup> de los actuales Estados hegemónicos.

#### **Fenicia**

Esta antigua civilización surge en la costa oriental del Mediterráneo en lo que actualmente es el Líbano y es a partir de sus ciudades más importantes (Arados, Beirut, Sidón, Biblio, y Tiro), desde donde inicia su crecimiento a lo largo de las costas en el Mediterráneo.

La expansión de los fenicios se inició probablemente hacia el norte, a la isla de Chipre, debido principalmente por la preferencia que tenían de las actividades marítimas sobre la agricultura y ganadería entre otras<sup>4</sup>. A partir de Chipre y desde su puerto Licia, los fenicios se trasladaron a la costa de oeste y noroeste de Asia, donde sus asentamientos aparecieron de manera numerosa, continuando su expansión hacia el norte y sur de las costas del Mediterráneo.

---

<sup>1</sup> Cayo Julio César (100 – 44 a. de J.C.) Líder militar y político de la etapa final de la República de Roma.

<sup>2</sup> Es la expresión militar en la mar, que implica no solo la fuerza armada, sino también todo el complejo económico-civil (industrias, transportes, servicios, etc.) que hace posible la acción de la fuerza armada con vigor, poderío y capacidad.

<sup>3</sup> La capacidad de un Estado para hacer uso del mar, es la expresión amplia del Poder Marítimo.

<sup>4</sup> Rawlinson (1889, pp. 36-50).

El comercio de los fenicios fue el motor principal para el establecimiento de colonias a lo largo de las regiones que conforman el Mediterráneo, desplegadas desde la isla de Creta, hasta el estrecho de Gibraltar, pasando por las islas de Sicilia y Cerdeña, el norte de África y el estratégico puerto de Cartago.

En las regiones del Mar Negro y Mar Adriático, las condiciones del comercio no les fueron favorables, por lo que los fenicios simplemente no establecieron colonias en esas regiones.

Todas estas acciones de expansión debidas al comercio y colonización en el Mediterráneo, permitieron que en los siglos posteriores al año 1200 a. de J.C., los fenicios construyeran el mayor Poder Naval en la región<sup>5</sup>.

Fueron sus constructores de buques, quienes introdujeron los mayores avances en esa época en el desarrollo de los barcos, al ser los primeros en introducir dos niveles para la colocación de remeros, hecho que permitió aumentar al doble el número de remeros en buques con la misma eslora. Esta clase de buques fueron llamados *birremes*.

Los fenicios construyeron y emplearon principalmente dos clases de buques: mercantes y de guerra. Los buques mercantes eran amplios y propulsados por remos y velas. Estos buques tenían comúnmente, pequeñas embarcaciones que eran remolcadas y cuya finalidad era ayudar a desembarcar la carga. Esto último muestra el nivel de desarrollo tecnológico que alcanzaron los fenicios en el manejo de las mercancías, al estar en posibilidades de desembarcar su carga en zonas donde el calado no permitía que los buques llegaran a los muelles para llevar a cabo estas actividades.

Los primeros buques de guerra fenicios llamados *galeras*, eran embarcaciones propulsadas a remo, en donde los remeros iban sentados en una cubierta. Cada *galera* estaba armada con un punto agudo del metal, o pico en la proa, constituyendo su principal arma ofensiva. Posteriormente, estos buques fueron reemplazados por los *birremes* y *trirremes*, que eran embarcaciones con mástiles y velas, impulsados por remeros sentados en diversos niveles.

---

<sup>5</sup> Rawlinson (1889, pp. 88-90).

La superioridad de las flotas fenicias quedo demostrada, cuando Jerjes<sup>6</sup> reunió una flota de más de 1,200 *trirremes* para pelear en contra Grecia. Esta flota estuvo integrada por los barcos de Fenicia, Chipre, Egipto, Sicilia, Licia, y Caria, entre otros. Un hecho histórico de esta invasión, fue una de las batallas que demostró el valor y coraje de una raza: La batalla de Termópilas, donde una pequeña unidad militar espartana compuesta por 300 elementos, detuvo el avance del ejército invasor persa de más de un millón de soldados.

Fenicia, un país marítimo antiguo que tuvo sus orígenes en los actuales Siria y Líbano, fueron los primeros navegantes y comerciantes del Mediterráneo y viajaron a los bordes del mundo conocido en ese entonces, perdieron su esplendor con la conquista de Fenicia en el año 539 a. de J.C., por parte de Cyrus II de Persia. Esto permitió el surgimiento de Persia como una potencia marítima importante, sin embargo 200 años después, perdió su hegemonía en el Mediterráneo, pasando a manos de los griegos.

## **Grecia**

En sus orígenes, el Estado Griego era aristocrático, el cual hacia el siglo VIII a. de J.C., su estructura socio – económica se dividía en pequeñas ciudades – estados que tenían una actividad predominantemente agrícola y donde los nobles mantenían bajo su propiedad las mejores tierras.

En lo que correspondía a la defensa del país, el equipo bélico era muy costoso y solamente los nobles podían costárselo<sup>7</sup>.

Empleando esta dupla (económica – militar), la nobleza rápidamente adquirió un dominio que se tradujo en un status superior, así como una posición jurídica privilegiada que anuló el poder real y olvidó convocar a la Asamblea Popular.

---

<sup>6</sup> Rey de Persia, del 485 al 465 a. de J.C.

<sup>7</sup> Cada soldado debía comprar sus pertrechos personales para ir a la guerra, lo que excluía a las clases pobres de la sociedad.

Además de lo anterior, la población creció de manera considerable, hecho que obligó a Hesíodo<sup>8</sup>, a recomendar a la población de tener un solo hijo. Esto desencadenó una serie de protestas de las clases subordinadas, creando una presión a las estructuras económicas, las cuales se vieron modificadas a partir de estos conflictos internos.

Los resultados de estas luchas intestinas fueron diversos y de los que se destacan:

- A. El pueblo busca la suficiencia alimentaria, a través de un nuevo reparto de tierras y recursos, disminuyendo su condición de hombres libres, al tener que trabajar como colonos en las grandes propiedades.
- B. Las fuerzas populares no lograron con la lucha armada quebrantar al poder oligárquico, ocasionándose la formación de exiliados políticos y emigrantes. Estos últimos optan por la búsqueda de medios de subsistencia fuera de sus ciudades de origen, iniciándose la colonización como una acción ajena al Estado.

Las nacientes colonias comerciales, buscaron ocupar lugares en donde obtuvieran posiciones ventajosas para la navegación y el comercio, estableciéndose en puertos en islotes y penínsulas que fueran fácilmente defendibles. En estas colonias se establecían relaciones amistosas con la metrópoli, proporcionando oportunamente las materias primas, así como un mercado para sus productos, es de esta manera como nace el imperio colonial, donde los lazos económicos anteceden a los lazos políticos.

Los cambios económicos ocurridos en los siglos VII y VI a. de J.C., volvieron a modificar las clases sociales, destacándose los siguientes hechos:

- A. Ocurre la quiebra del exclusivismo agrario, base de la primacía económica de la nobleza.
- B. La clase media es capaz de costearse su equipo militar, apareciendo la disciplina y el orden. Desaparece el monopolio de la defensa en la nobleza.

---

<sup>8</sup> Historia Universal Salvat (1999, Pág. 672).

- C. La aparición de actividades como la navegación, el comercio y la artesanía, se convierten en las áreas hacia donde se desplaza gran parte de la población frente a la crisis económica.
- D. Con el desarrollo del comercio, la clase mercantil se enriquece y se convierte en una clase privilegiada.

En la interacción de todos estos hechos, surgen diversos eventos que reforman al Estado Griego, obligándolo hacia una participación política de toda la población y a una abolición de deudas en el sector agrario.

Para alcanzar la hegemonía comercial en su área de influencia, Grecia requirió fortalecer su Poder Naval y luchar contra los persas en las Guerras Médicas<sup>9</sup>. Durante estas guerras los griegos integraron la Liga Panhelénica, con la cual eliminan el Poder Naval de los persas.

Como resultado de las Guerras Médicas, Grecia mantuvo una flota permanente, liberó las ciudades costeras en el Mediterráneo de Asia, mejoró las instalaciones portuarias del Pireo, implementó los derechos aduanales y permitió el establecimiento de extranjeros en Ática, todo con la finalidad de convertir a Atenas en una plaza internacional.

La importancia del Poder Marítimo en esta época, queda de manifiesto con la formación de la Liga de Délos, en donde Atenas forma una alianza ofensiva – defensiva con las ciudades de Asia y algunas del Mar Egeo. Esta alianza en un principio estuvo dirigida a conseguir la derrota de los persas, empleando para ello, varias flotas de buques. Posterior a la derrota de los persas, el empleo de la Alianza estuvo dirigido a mantener la hegemonía y cohesión de la Liga, anexando más ciudades<sup>10</sup> e impidiendo la ruptura entre los miembros que la componían<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> Los persas intentaron invadir Grecia en dos ocasiones: La primera en el 490 a. de J.C. bajo el mando de Darío y la segunda en el 480 a. de J.C. bajo las órdenes de Jerjes. En ambas ocasiones los persas perdieron la guerra y en estas se emplearon grandes flotas de barcos.

<sup>10</sup> La Liga de Délos, forzó el ingreso de Cáristos en el 470 a. de J.C.

<sup>11</sup> En el 470 a. de J.C., la Isla Naxos trató de romper con la Liga, por lo que se realizó una demostración de fuerzas con la flota para impedirlo.

Una vez fortalecida Grecia e iniciada la edad Helénica, se alcanzaron los mayores éxitos militares y económicos, al ampliar Grecia los límites de su imperio con las conquistas de Alejandro Magno, realizadas entre el 334 y 324 a. de J.C. Esta expansión impulso a la economía griega, la cual se caracterizó por el establecimiento de empresas a grandes distancias y de gran escala, llegando a su plenitud Grecia como Potencia Marítima al dominar los mares del mundo conocido.

## **Roma**

Italia comparada con Grecia, presenta muchas ventajas naturales: las planicies son más grandes y más fértiles, así como las montañas son menores barreras para la comunicación. Cronológicamente, Roma emerge como Estado en la misma época de Atenas, pero no llegó a ser importante hasta mucho tiempo después. Sus raíces están situadas en los etruscos, quienes la fundaron y posteriormente los latinos, descendientes de los habitantes prehistóricos de la península, impulsaron su crecimiento durante el siglo VI a. de J.C.

En el 509 a. de J.C., una rebelión de romanos y latinos expulso al último rey etrusco<sup>12</sup>, y a partir de esa fecha, los descendientes de esa rebelión 250 años después, dominarían la península entera.

Una vez dominada la península, Roma se convirtió en vecino de Cartago, que aunado a las solicitudes de ayuda de las ciudades griegas establecidas al Este de Sicilia, desencadenó la Primera Guerra Púnica entre los años 264 y 241 a. de J.C. Esta guerra fue ganada por Roma, debido a la construcción de una gran flota naval que obligó a los cartagineses a rendirse en el mar. Con esta derrota, Cartago se vio forzada a entregar el control de toda Sicilia, convirtiéndose esta isla en la primera provincia romana fuera de las costas de Italia. En el 237 a. de J.C., se unieron a Roma Cerdeña y Córcega.

Buscando vengarse de Roma, Cartago estableció en España, una base de operaciones desde donde partió una invasión terrestre hacia Italia, al mando de Aníbal. Con estas acciones se inició la Segunda Guerra Púnica, entre los años 218 al 202 a. de J.C.

---

<sup>12</sup> Tarquín, El Orgullosa, el último de los siete reyes legendarios de Roma.



Al emplear a España como su base de operaciones, Aníbal evitó enfrentarse a la superioridad que mantenía Roma sobre el control de los mares, llegando a amenazar a la capital romana después de la batalla de Cannan.

Los romanos lograron revertir los resultados desfavorables iniciales de esta expedición, al invadir España y amenazar directamente a Cartago. Al término de esta segunda guerra, nuevamente Cartago se recuperó rápidamente, acciones que preocuparon de inmediato a Roma y que desencadenó en la Tercera Guerra Púnica, entre el 149 al 146 a. de J.C. En esta ocasión, Cartago fue borrado del mapa y se tomó el control del resto del imperio cartaginés.

Durante estos periodos de guerra, Roma se involucró simultáneamente en los Balcanes y Grecia, al enviar buques y tropas para combatir la piratería y posteriormente para formar una alianza en el 219 a. de J.C. Sin embargo, el Rey Antigonid de Macedonia, vio con suspicacia las operaciones romanas, por lo que trató de ayudar a Aníbal durante la Segunda Guerra Púnica, ayuda que fue impedida por la flota naval romana.

Durante las guerras macedonias<sup>13</sup>, la intervención de Roma fue más la de un árbitro, al emplear sus fuerzas terrestres y navales como elementos de poder.

Estos elementos de poder, rápidamente afectaban de manera importante la economía de Roma: cuando las necesidades militares se incrementaban, se incrementaban las necesidades de granos. Esto pronto convirtió a Roma en un importador de granos, dependiendo cada vez más de fuentes externas a Italia para su abastecimiento.

También es en Roma donde se abolió la obligación del ciudadano para comprar sus armas y equipos, hecho que excluía a los ciudadanos pobres para participar en actividades de defensa de su país. De esta manera se crea la obligación del Estado para equipar sus ejércitos.

Para Roma, el contar con un Poder Naval fuerte, le resultó en su sobrevivencia y poder revertir la situación negativa que se le presentó durante las guerras púnicas, así como la

---

<sup>13</sup> Fueron tres guerras: La 1ra. entre el 215 al 205 a. de J.C., la 2da. entre el 200 al 197 a. de J.C. y la 3ra. entre el 172 al 168 a. de J.C.

protección de las rutas comerciales en el Mediterráneo empleando su flota, para diezmar a los piratas, creó una sensación de seguridad en los demás Estados acciones que ganaron la simpatía hacia Roma y por ende facilitó su incorporación al imperio.

Las causas del desmoronamiento del Imperio Romano, se inicia aproximadamente en el año 180 d. de J.C., con la aparición de guerras civiles y disturbios, las cuales quebrantan a la sociedad romana y debilitan su economía. La llegada de bárbaros a las fronteras europeas, amenazaron la integridad territorial del Roma y solamente las reformas hechas por Diocleciano y Constantino sobre una población desmoralizada y con excesivas cargas impositivas evitaron el colapso.

## **Europa**

Con la división en Este y Oeste del Imperio Romano entre los años 284 y 305 d. de J.C., realizado por el General Diocleciano, se inició un periodo de incertidumbre y derrumbamiento de lo que el hombre había conocido. Posteriormente a la ascensión al poder de Constantino El Grande, en el 330 d. de J.C., se acepto el cristianismo, convirtiéndose Constantinopla en la mayor ciudad del mundo cristiana.

En el 476, se inició una invasión masiva germánica la cual trajo una época turbia que duro hasta los años 800, durante este periodo, hubieron diversas guerras de pequeña escala, piratería y en general la seguridad que el Imperio Romano había proporcionado ya no existía.

En el comercio, las cosas no fueron mejores: se inició el feudalismo y el intercambio comercial ya no cubría las necesidades más apremiantes, ya que era más importante llevar a cabo operaciones comerciales en cortas distancias. Ningún camino o ruta marítima de Europa estuvo seguro, debido a los asaltantes y piratas, además de la desintegración de las redes de transportes romanos.

El Tratado de Verdun, firmado en el año 843 y con el que se formalizó la paz, estableció las fronteras generales que aún existen hoy y marcó la desintegración del Imperio Carolingio.

A finales del siglo IX, el centro y Oeste de Europa era atacado desde tres direcciones: los vikingos desde el norte, los húngaros desde el este y los musulmanes desde el Mediterráneo.

Las amenazas más serias fueron el avance vikingo, quienes dominaban la navegación y las artes de la guerra, llegando a saquear las ciudades de París y Sevilla, y los musulmanes, descendientes de la gente del norte de África y quienes desde los 700 habían estado atacando el sur de Europa como piratas en el mar.

La reactivación económica de Europa se inicia en el siglo XI y los factores que influyeron en esta reactivación fueron:

- A. El incremento del comercio.
- B. Un mayor ambiente de paz.
- C. Un mayor nivel de actividad empresarial.

Este resurgimiento se debió a la búsqueda de los mercaderes para conquistar nuevos campos y al fortalecimiento otorgado por la habilidad de los reyes para proporcionar seguridad y aplicar las leyes dentro de su reino.

La posición geográfica para establecer mercados fue estratégica ya que debían ser lugares protegidos, tales como Colonia, Frankfurt, Viena, Lyon y París, ciudades abandonadas en el siglo VI y VII, y que posteriormente fueron vitales para este resurgimiento.

La reactivación de la economía y el crecimiento de la población urbana, fortalecieron la autoridad de los gobiernos reales, quienes se opusieron a los nobles que reclamaban su autonomía feudal.

Este crecimiento económico se vio detenido durante el siglo XIV debido a la aparición de la peste negra, a varios veranos húmedos y a la Guerra de los Cien Años, para recuperarse nuevamente a finales del siglo XV. Un ejemplo del desarrollo alcanzado fue la ciudad de Venecia, que era el punto de encuentro entre el Este y el Oeste. Su área de influencia

abarcaba desde Inglaterra hasta el corazón de Asia y el principal medio de transporte fue la galera. Esta embarcación diseñada en 1300 por constructores venecianos, modificaron la tradicional galera propulsada por velas y remos, en un buque mercante impulsado principalmente por velas.

Estos buques, durante el siglo XV, contaban con espacios capaces de transportar hasta 250 toneladas de carga, existiendo registros de aproximadamente 45 buques que proporcionaban un servicio de transporte entre Italia y el noroeste de Europa, al ser más barato y seguro que enviar la carga por tierra.

El Estado era el supervisor de las actividades de estos buques, desde el tiempo de duración de la vida operativa, su defensa y sus relaciones diplomáticas.

El cambio en el diseño de los buques fue lento, cubriendo inicialmente los requerimientos de navegación para el Mediterráneo y posteriormente los necesarios para el Mar del Norte. Este gran barco medieval llegó a ser tan versátil que podía ser adaptado como buque de carga de granos; como una carabela, en la que se cruzaba el Atlántico; como galeón, buque empleado para transportar los tesoros de América hacia España; como buque mercante en el mar Báltico, hasta llegar al Fluyt, un buque hecho en Holanda que se convirtió en el modelo a seguir por las flotas comerciales europeas.

Los cambios no sólo se realizaron en los buques, también se mejoraron las ayudas a la navegación (cartas náuticas, compás magnético, astrolabio, correderas, etc.). Con estas mejoras, se pudieron incrementar las distancias de navegación y obtuvieron las herramientas necesarias los europeos para conquistar el mundo.

Esta expansión comercial también estuvo ligada al crecimiento de la industria en Europa, siendo probablemente la industria más grande establecida, los astilleros venecianos, en donde trabajaban miles de personas. En estos astilleros se diseñaron las cadenas productivas para la construcción de buques, eficientando este proceso a tal grado, que solamente necesitaron de dos meses para equipar a cientos de buques con superestructuras y posteriormente emplear estos barcos en una campaña contra los turcos.

## **La Creación de Nuevos Imperios**

### **Portugal**

A mediados de 1400, un insignificante y empobrecido Portugal empleó la ventaja de su posición geográfica para iniciar una rápida fase de expansión europea.

Fue el visionario Príncipe Enrique el Navegante quien promovió el financiamiento de una serie de viajes de exploración en las costas oeste de África y en los límites de las Azores. Los resultados de estos viajes le permitió a Portugal descubrir nuevas tierras (Brasil), establecer nuevas rutas comerciales con las que controlaron el puerto más rentable del mundo en esa época: Malaca.

Pero este liderazgo portugués fue momentáneo. El país, al ser pobre y con tan poca población, no pudo mantener estas rutas comerciales y a finales de 1500, los mercaderes holandeses los habían desplazado en algunas de sus estaciones extranjeras.

En 1580, previo a su independencia de la España Católica, los ingleses y holandeses atacaban a las naves portuguesas donde fueran avistadas. Eventualmente a finales del siglo XVII, Portugal se quedó únicamente con el puerto de Macao y algunas estaciones comerciales a lo largo de las costas hindú y africanas.

### **España**

El nuevo imperio Español unificado, estuvo atrás y en algunas áreas a la par de Portugal en la carrera por el imperio mundial. La base de recursos domésticos más grande, así como los extraordinarios hallazgos de metales preciosos, permitieron a España consolidarse por más tiempo que su vecino.

El primer viaje de Cristóbal Colón, financiado por España, resultó en el descubrimiento del continente americano, además de involucrarse en una serie de viajes que dieron como resultado las conquistas de México y Perú, la realización del primer viaje de circunnavegación y la confirmación de que el nuevo mundo era un continente.

Fue la visión española de crear un imperio alrededor del mundo la que impulsó en gran parte estas aventuras y que se convirtió en una realidad: los metales preciosos que fueron llevados desde América, le permitieron a España convertirse en el estado Europeo más poderoso de los siglos XVI y XVII.

### **Holanda**

Hasta el siglo XVI, Holanda había permanecido bajo el control Español y fue el fracaso de la Armada Española en 1588 lo que les permitió a los constructores de barcos y mercaderes holandeses moverse rápidamente en la carrera por el comercio. A inicios del siglo XVII, Ámsterdam y Amberes fueron los mayores destinos en las rutas del Lejano Oriente, desplazando a un segundo lugar al puerto de Lisboa.

Los intereses de Holanda en los mares del Este se fueron fortaleciendo al integrar un monopolio de la demanda. Los mercaderes holandeses compraban buques cargados en el Sureste Asiático con artículos lujosos, a bajo precio y estos eran vendidos posteriormente a precios altos en Europa.

Otra acción que realizó Holanda fue conseguir a los proveedores de los portugueses, quienes en su mayoría eran musulmanes y mantenían relaciones tensas con los católicos, incluso empleando la fuerza para convencerlos de entablar relaciones comerciales con los holandeses, en estos casos, se utilizaba la superioridad de la artillería naval holandesa.

### **Inglaterra**

La aventura colonial inglesa fue lenta en sus inicios. Cuando los españoles y portugueses se habían dividido el nuevo mundo y el comercio en el Lejano Oriente, Inglaterra emergió. A principios de 1600, los ingleses iniciaron el ingreso a los centros de negocio de una manera sistemática; eran organizados grupos y partidos privados que no estuvieran bajo el control del gobierno Real, tal es el caso de la compañía *The London East India Company*, fundada en 1600, y fue esta empresa privada la que empleó una política más amplia así como

poderes comerciales especiales para negociar con extranjeros, contando con sus propios recursos militares.

En las décadas de 1650 y 1660, Inglaterra combatió dos guerras contra Holanda, de la que salió victorioso, convirtiéndose de esta forma, en la potencia naval del mundo.

Holanda, a pesar de sus derrotas, mantuvo su hegemonía en el comercio Europa – Lejano Oriente e Inglaterra se estableció en las costas de la India, el puerto de Singapur y América del Norte.

Finalmente, Inglaterra prefirió concentrarse en la piratería que se realizó en contra de los galeones españoles y compitió contra Holanda en el comercio de esclavos.

## **Francia**

El imperio colonial de Francia presenta cierto paralelismo con el de Inglaterra, entrando relativamente tarde a la carrera por posesiones a ultramar. Sus compañías comerciales alrededor del mundo apoyaron su prospera economía doméstica, desde Canadá en 1608 a la costa Oeste de África en 1639 e India a principios del siglo XVII. Para ello, Francia enfrentó a Portugal, España, Holanda e Inglaterra en las ventajas mercantiles y extensión de los poderes Reales.

A lo largo del siglo XVIII, Inglaterra y Francia fueron las potencias europeas dominantes, aun cuando a inicios de este siglo, España continuaba siendo una potencia, su categoría de potencia fue decayendo a lo largo de la centuria.

Considerando como ejes del mercantilismo -comercio, colonias y Poder Naval- Inglaterra fue el Estado más poderoso en Europa. Para lograrlo, la Real Armada contó con un cuerpo de oficiales disciplinados y una mayor cantidad de buques que cualquier otro país. Los futuros capitanes se iniciaban en el mar, a la edad de 16 años o incluso más jóvenes, pasando a través de una larga práctica de entrenamiento antes de recibir sus comisiones.

Inglaterra mantuvo una ventaja de dos barcos de guerra a uno sobre Francia, de seis a uno sobre buques mercantes y una experiencia en práctica marinera de 10 a uno. En tiempos de guerra, la Real Armada podía comisionar a los buques mercantes y sus tripulaciones, que operaban bajo su bandera, a contribuir en los esfuerzos de la guerra.

Por el contrario, el ejército inglés era una institución negligente por decisión, ya que la población inglesa percibía a su ejército como un instrumento del absolutismo.

Respecto a Francia se puede decir que sufrió un cambio estructural que partió de su rígido sistema colonial, pasando a un control administrativo de colonias con capacidad de resolver sus propios asuntos. La Armada Francesa requirió de grandes recursos y mejores liderazgos. Con el incremento de las flotas comerciales inglesas y holandesas, la Marina Mercante francesa se redujo. Además, los oficiales franceses que eran entrenados rigurosamente en salones de clases, carecían de experiencia práctica.

Contrario a lo ocurrido en Inglaterra, Francia se apoyo principalmente en su ejército, esto desde que fue una potencia terrestre, además por su vulnerable frontera Noreste que invitaba a la invasión.

Sin embargo y como resultado de la derrota sufrida en la Guerra de los Siete Años (1756 – 1763), la Armada Francesa fue reformada: el número de buques de guerra se incrementó y se introdujeron nuevas tácticas militares más agresivas.

### **Primera Guerra Mundial**

El Archiduque Francisco Fernando, heredero del trono de Austrohúngaro y su esposa Sofía fueron asesinados por un nacionalista serbio, el 28 de Junio de 1914. Como resultado de este asesinato, el Imperio Austrohúngaro declaro la guerra a Serbia arrastrando a una guerra general a más países: por un lado estaba el poder central integrado por Austria-Hungría, Alemania, Turquía y Bulgaria y por el otro lado los aliados Serbia, Rusia, Francia, Inglaterra y 18 naciones más, alcanzándose una cifra record en bajas: 36 millones por muerte, perdidas y heridas.



Sin embargo, un factor real que desencadenó esta guerra, fue la unificación de Alemania e Italia, alterándose el balance del poder en el sistema de estados europeos. Esta guerra requirió de todos los recursos y esfuerzos de las naciones beligerantes, en donde se vieron involucradas más de 800 millones de personas de todo el mundo.

El empleo de tácticas navales utilizando buques y submarinos alemanes le infringió serios daños a las líneas de comunicación marítimas aliadas, por donde eran transportados alimentos y otros pertrechos que provenían de fuentes en ultramar.

Sin embargo, con el Poder Naval de Inglaterra y los aliados, también fue posible cortar a Alemania y a sus aliados la obtención de provisiones desde fuentes externas. Este bloque no solamente se limitó a las provisiones militares, sino también a los alimentos para la población civil, trayendo como consecuencia que al final de la guerra, muchos alemanes sufrieran de desnutrición y la tasa de mortalidad infantil y de ancianos se incrementara, de manera alarmante, factores que influyeron en la decisión de Alemania para rendirse.

A pesar de que Alemania contaba con una superioridad tecnológica al haber desarrollado el submarino antes del inicio de la guerra, esta ventaja se vio minimizada debido a la exigencia de los Estados Unidos de Norteamérica (EE.UU.) para que los submarinos permanecieran en superficie antes de atacar, apelando a una doctrina de libertad de los mares.

Sin atender las exigencias americanas, Alemania lanzó una guerra submarina sin restricciones, infringiéndoles a los Aliados serias pérdidas, al hundir a finales de 1917, un total de 8 millones de toneladas de carga, la mayoría por las acciones de los submarinos. La amenaza del submarino alemán fue minimizada con el establecimiento de convoys, el desarrollo y empleo de carga de profundidad, el establecimiento de patrullas antisubmarinas y la construcción de buques destructores y corbetas que alcanzaban grandes velocidades.

Con el empleo del submarino para atacar las rutas marítimas, se hizo obsoleta la regla del bloqueo naval tradicional, en donde se empleaban buques apostados en las afueras de los

puertos, para impedir la entrada o salida de buques mercantes y ocasionando con ello graves pérdidas a la economía de los países y desabasto de alimentos.

La Flota de Mar Alemana, durante el primer año de guerra, causo severos daños a las líneas de comunicación, siendo vencida por Inglaterra en enero de 1915. En 1916 salió a combatir nuevamente, atacando convoys, bombardeando las costas de Inglaterra y enfrentándose a la flota inglesa en una de las batallas navales más importantes de la historia: la batalla naval de Jutlandia, la cual se llevó a cabo entre el 31 de mayo y el primero de junio de 1916, en el Mar del Norte. En esta decisiva batalla, los alemanes se retiraron del combate a pesar de haberles infringido mayores pérdidas a los ingleses, dejando de representar una amenaza para Inglaterra, país que gobernó en las aguas europeas.

Con el ingreso de EE.UU. a la guerra, se inclinó la balanza a favor de los Aliados, al abastecer inicialmente, víveres, pertrechos y posteriormente recursos humanos, pudiendo los aliados ser capaces de sustituir sus pérdidas en el frente, mientras que los países enemigos cada vez se quedaron con menos soldados y pertrechos.

## **Segunda Guerra Mundial**

A mediados de la década de los 30's, se creía que una segunda guerra era inevitable: una serie de eventos que estaban interconectados fueron ocurriendo en China y Etiopia, en Alemania, Austria y España, sin que existiera una respuesta por parte de Inglaterra, Francia, EE.UU. y las demás naciones que ganaron la Primera Guerra Mundial.

De estos eventos se destaca la guerra entre China y Japón, que tiene su origen en el incremento de las necesidades de materias primas por parte de Japón al industrializarse, y siendo Japón un pequeño archipiélago, carecía de las fuentes suficientes para incrementar y sostener su poder.

La importancia de contar con un Poder Naval fuerte quedó demostrado, como nunca hasta ese momento, a lo largo de la Segunda Guerra Mundial: el empleo de fuerzas submarinas, así como de grupos de buques y aviones embarcados en portaviones, causaron graves daños

a las líneas de comunicación marítimas de ambos bandos, hundiendo millones de toneladas de carga y buques que pusieron en peligro los resultados de la guerra que hoy conocemos.

Alemania, con la experiencia obtenida durante la Primera Guerra Mundial sobre el empleo del submarino como arma, llevo a cabo una batalla en el Atlántico Norte, empleando un gran número de submarinos agrupados en lo que se llamo *Manada de Lobos*. El éxito de estas manadas puso en peligro a Inglaterra al interrumpirse el envío de víveres y provisiones desde los EE.UU.

Solamente fue posible impedir la derrota de Inglaterra debido a la eficacia de los servicios de inteligencia ingleses, quienes lograron descifrar las órdenes que eran enviadas desde los centros de comando alemán a sus submarinos, para su posicionamiento en el mar.

La Flota de Mar Alemana jugó en un principio un papel importante, al atacar convoyes aliados infringiéndoles graves pérdidas. Sin embargo, la supremacía en el mar de Inglaterra se impuso, al hundir a todos los buques alemanes capitales. Cabe hacer mención, que el inicio anticipado de esta guerra impidió la terminación de un acorazado pesado y un portaviones alemán, con los que Alemania hubiera podido enfrentar a la Real Armada con mayores probabilidades de derrotarla.

Por otra parte, la Flota de Mar Italiana, mantuvo un bajo perfil en el Mediterráneo, destinándose principalmente a patrullar las costas de Italia y África del Norte, siempre bajo la cobertura aérea que era proporcionada desde bases aéreas en tierra.

Con la rendición de Francia, la Flota de Mar Francesa fue hundida por sus tripulantes, evitando que cayera en manos de los alemanes.

La flota rusa pasó desapercibida debido principalmente a que los esfuerzos bélicos de ese país se concentraron en su ejército y fuerza aérea, además de la presencia en el Pacífico de la poderosa Armada Japonesa.

## **Supremacía en el Pacífico**

Si bien es cierto que la Real Armada Inglesa era superior a las armadas de sus adversarios, solamente mantenía esta hegemonía en los mares de Europa y junto a los EE.UU. en el Atlántico. Pero en el Pacífico la situación era diferente, ya que a pesar de mantener desplegadas unidades junto a los miembros de la Commonwealth, eran insuficientes para enfrentarse a la Armada Japonesa, quien mantuvo la supremacía desde el inicio de la guerra, en Asia y el Pacífico, hasta el ingreso de los EE.UU. a la Segunda Guerra Mundial.

El potencial que tenía la marina americana para enfrentarse a Japón, fue lo que motivó el ataque a Pearl Harbor y que tenía como objetivo el hundimiento de los portaviones norteamericanos en el Pacífico, reduciendo las capacidades de la Armada de los EE.UU., objetivo que no fue alcanzado por Japón.

El empleo intensivo de portaviones por parte de los EE.UU. y Japón, surgió de la necesidad de contar con apoyo aéreo que protegiera a los buques de las formaciones, así como para atacar blancos de superficie, aéreos y terrestres, a mayores distancias de las que un buque podía realizar en esa época, además de los grandes espacios sin tierra, en donde fuera posible construir bases aéreas.

La protección aérea que era proporcionada por los aviones embarcados también fue empleada para proteger los desembarcos anfibios que tenían como objetivo recuperar las islas que se encontraban en manos de los japoneses.

La destrucción de la flota japonesa, el gran número de buques construidos por los EE.UU., entre ellos varios portaviones y submarinos, y las limitaciones de Inglaterra para incrementar su flota, dieron paso a la creación de un nuevo Poder Naval en el mundo, el de los EE.UU.

El incremento del comercio entre los pueblos y el establecimiento de rutas comerciales marítimas para reducir los tiempos y costos en el traslado de las mercancías, crearon la necesidad de proteger estas actividades en contra de la piratería y de las acciones de países

hostiles. Esta protección se proporcionó a través de las Armadas, en donde las necesidades y el desarrollo tecnológico permitió: la construcción de cañones navales cada vez más avanzados; la modernización de los instrumentos de navegación; la construcción de buques más maniobrables; las mejoras en la implementación de la disciplina a bordo y la elaboración de tácticas cada vez más complejas.

Con estas actitudes y acciones, los Estados fueron capaces de garantizar la seguridad en los mares para realizar actividades comerciales, fomentando el crecimiento del comercio marítimo a nivel mundial. El desarrollo inadecuado de un Poder Naval, ocasionó en su momento, la caída de imperios y aquellas naciones que solamente aspiraban sobrevivir, fueron simplemente absorbidas.

### Capítulo III

#### Antecedentes del Poder Marítimo en México

*Las naciones más progresistas  
son siempre las que navegan  
más y tienen más marinos.*

*Ralph Waldo Emerson<sup>14</sup>*

La capacidad de México para hacer uso de sus mares constituye la expresión más amplia del Poder Marítimo Mexicano, en su acción de proyección política, económica, social y militar y si se considera que la suma de los conceptos, Poder Naval e Intereses Marítimos constituyen al Poder Marítimo, se amalgama de esta manera a lo militar, económico, social y político, como sustento del Poder Nacional.

Como quedó demostrado en el capítulo anterior, el desarrollo económico de un Estado con salida al mar se encuentra estrechamente relacionado con el desarrollo de su Poder Marítimo, ya que para contar con una economía saludable, es necesario mantener un comercio exterior vigoroso y creciente, apoyado por una Marina Mercante e Industria Naval, que sea competitiva en el mercado del transporte marítimo de carga.

#### **Historia Marítima Prehispánica de México**

En este periodo, a pesar de compartir similitudes con Europa sobre ciertas formas de organización estatal, como son las ciudades y los imperios, en Mesoamérica no se desarrollaron intereses marítimos, ya que el comercio se realizaba por vía terrestre, esto debido a dos razones principales:

- A. Que la sociedad se arraigó territorialmente en el altiplano.
- B. El retraso tecnológico existente en la región, limitó grandemente la navegación. En esta época, tanto en el Pacífico, como en el Atlántico (Golfo de México y Mar Caribe) prácticamente no existía con quien comerciar excepto Cuba, lo cual no contribuyó al desarrollo marítimo.

---

<sup>14</sup> Ralph Waldo Emerson (1803-1882) Ensayista y poeta estadounidense.

Durante la conquista de México por España, y tras la derrota sufrida a manos de los aztecas, Cortés preparó con gran cuidado el ataque a Tenochtitlan: primero destruyó sus barcos que tenía fondeados en Veracruz para emplear la jarcia de labor; posteriormente construyó bergantines para navegar por el lago. Con estos barcos, Cortés inició un sitio a la ciudad, atacando los puentes durante el día y por la noche los guerreros de Cuauhtémoc los recuperaban

### **Historia Marítima Colonial de México**

Durante el período colonial en México, el Poder Marítimo no fue estimulado debido al tipo de economía existente y que se focalizó en los sectores agrícola, ganadero, minero y artesanal, además del establecimiento por España de su política de monopolio comercial que no permitió un crecimiento marítimo en sus colonias.

Durante el siglo XVI se estableció una relación comercial entre México y China, vía Filipinas, pero a pesar de esta apertura a nuevas rutas marítimas no se contribuyó al desarrollo del Poder Marítimo mexicano, sino se limitó al incremento de la riqueza española y en última instancia para botín de la piratería. En ese mismo siglo, España crea la Armada de Barlovento por Real Cédula de 1578, con el objetivo de proteger el comercio marítimo de las colonias americanas en contra de los ataques constantes de piratas y corsarios<sup>15</sup> europeos. La base de esta Armada, se estableció en el puerto de Veracruz y quedó organizada hasta el 23 de febrero de 1638. La Armada de Barlovento fue desintegrada en 1748, con la defensa de la Isla de Cuba ante los ataques de corsarios ingleses.

### **Historia Marítima a partir de la Independencia de México**

Al independizarse México de España en 1821, el país quedó integrado con un territorio de casi cinco millones de Km<sup>2</sup>. La Independencia representó un hecho importante en la vida de México y los conflictos que le siguieron tanto de índole externa como interna, sellarían el destino marítimo de México.

---

<sup>15</sup> Nombre que se otorgaba a los marinos que capturaban o saqueaban el tráfico marítimo y puertos, amparados por un gobierno enemigo mediante la *Patente de Corso*.

Con la entrada a la ciudad de México el 27 de septiembre de 1821 y designándose a Agustín de Iturbide como emperador del Imperio mexicano, se establecieron el 4 de octubre de 1821, los cuatro ministerios ejecutivos que administrarían los asuntos del nuevo Estado: Relaciones Exteriores e Interiores; Justicia y Asuntos Eclesiásticos; Hacienda; Guerra y Marina.

A pesar de haberse declarado la Independencia en México, el puerto de Veracruz se encontraba aún en manos españolas, resistiendo en el Castillo de San Juan de Ulúa. Cuatro años después, aún se luchaba contra el dominio español en San Juan de Ulúa y tocó al Capitán de Navío Pedro Sainz de Baranda, al mando de una flotilla compuesta por las goletas Iguala y Anáhuac, las balandras cañoneras Chalco, Chapala, Texcoco, Orizaba, Campechana, Zumpango, Tampico, Papaloapan y Tlaxcalteca enfrentar a los buques españoles, manteniendo un bloqueo naval a este último reducto colonial.

Finalmente, a las 11:00 hrs. del 23 de noviembre de 1825, capituló la última guarnición española ante la flotilla naval mexicana, cumpliéndose con ello lo expresado por el Ministro de Guerra y Marina José Joaquín de Herrera en su informe: *“A la marina sólo toca consumir esta gran obra y consolidar por siempre la Independencia nacional”*.

Durante el periodo de gobierno del presidente Benito Juárez, cuarenta años después, se implementaron las reformas para el cobro de arancel, las normas para la facturación y la información estadística portuaria.

Por otra parte, el crecimiento de las líneas de comunicación marítimas, requirió la reforma y modernización de los puertos como Veracruz, Salina Cruz, Coatzacoalcos y Mazatlán; y el establecimiento de planteles educativos navales, para cubrir la necesidad urgente de preparar marinos profesionales.

Durante el Imperio de Maximiliano se trató de militarizar la vida marina organizando legislativamente su estructura. Con esta nueva Legislación Imperial se aportó un esfuerzo encomiable, pues además de establecer la matrícula, se adentró hasta el mínimo detalle en



los diversos aspectos materiales, comerciales, jurídicos y administrativos que constituyen la base de toda organización marítima.

En el último periodo de Porfirio Díaz fueron establecidas las bases para que en el siglo XX se pudiese organizar y modernizar la Marina de acuerdo con los nuevos implementos científicos, con los nuevos tipos de buques y las nuevas demandas de desarrollo que el país requería para satisfacer las necesidades nacionales. A la caída de este gobierno, el desarrollo portuario se encontraba encaminado a fortalecer el comercio de exportación principalmente, pero no se resolvió el problema en su raíz, que eran la construcción naviera y la consolidación de las marinas de guerra y mercante.

La lucha revolucionaria empleó los precarios recursos navales a su alcance, hasta la consolidación del ejército constitucionalista en el poder, sumiendo a México en un profundo aislamiento diplomático y comercial, y creándose una enorme vulnerabilidad en la defensa exterior, hecho que facilitó la invasión norteamericana al puerto de Veracruz el 21 de abril de 1914.

### **Historia Marítima del México Posrevolucionario**

Durante la presidencia de Carranza, el 27 de enero de 1917 es aprobado el artículo 32 de la Constitución, en donde se estipula el carácter de nacionales que deberán ostentar las tripulaciones de todo buque que enarbole la Insignia Nacional.

En las cinco décadas siguientes (1934-1982), se construyeron, rehabilitaron y modernizaron puertos de acuerdo a las posibilidades presupuestales del país, además de que cada gobierno estatal con litoral construyó un puerto sin importar su viabilidad a futuro; se incentivó la pesca, hecho que permitió a México tener la segunda flota atunera a nivel mundial; se descubrieron grandes reservas petroleras en el subsuelo marino, incrementándose de manera importante la flota petrolera mexicana; se establecieron rutas marítimas entre la península de Baja California y las costas de Sinaloa; en la Industria Naval nacional, compuesta por astilleros, fueron construidos buques pesqueros, tanques, remolcadores y auxiliares, para la Marina Mercante. Claramente podemos decir que durante este periodo,

se impulsó el desarrollo de los elementos del Poder Marítimo mexicano, habiendo faltado un organismo rector, que colocara los Intereses marítimos nacionales, de manera prioritaria utilizando un proyecto marítimo de desarrollo bien estructurado.

En los últimos cuatro periodos de gobierno (1982 – 2006) se ha propiciado la disminución del Poder Marítimo mexicano, iniciándose con la desincorporación de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Marina en 1976, año en que México también declara la adopción de una Zona Económica Exclusiva de 200 millas náuticas, superficie que equivales a más de tres millones de Km<sup>2</sup>.

### **Factores del Poder Marítimo Mexicano**

Considerando el concepto que el Almirante Alfred Thayer Mahan, de la marina de los EE.UU., definió como Poder Marítimo, existen seis elementos que definen a una potencia marítima:

- A. Posición geográfica.
- B. Fortaleza natural, que incluye a los recursos naturales, productos y clima.
- C. Tamaño del territorio.
- D. Tamaño de la población.
- E. Características de la gente.
- F. Carácter del gobierno y de las instituciones nacionales.

### **Posición Geográfica**

México cuenta con una ubicación geográfica privilegiada, en el centro de las dos cuencas más grandes del mundo, el Pacífico y el Atlántico. Con esta situación, se tiene acceso a las principales rutas marítimas que comunican con los países económicamente más importantes del mundo.

La actual ola de globalización debe ser aprovechada a favor de México, principalmente en lo relacionado al intercambio comercial a nivel mundial, utilizando y fomentando el desarrollo del transporte marítimo y los puertos con que se cuenta en el país, aprovechando la gran ventaja de poder comunicarse con todos los países del mundo, debido a la situación geográfica del país.

### **Fortaleza Natural**

La localización de las principales ciudades de México, a muchos kilómetros de las costas, ha originado un nulo empleo de las comunicaciones marítimas o fluviales para el comercio interior del país.

Es importante mencionar que en las costas de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco y Campeche, existen regiones marítimas con grandes riquezas naturales, como los yacimientos de hidrocarburos, situación que coloca a esta área como una de las regiones estratégicas del país, al igual que los puertos de Salina Cruz, Oaxaca; Coatzacoalcos, Veracruz y Dos Bocas, Tabasco debido a su gran actividad comercial y su situación geográfica.

Con respecto a los puertos que por su importancia comercial, pesquera y turística son importantes están Ensenada, Baja California; Guaymas y Topolobampo, Sonora; La Paz, Baja California Sur, Mazatlán, Sinaloa; Puerto Vallarta, Jalisco; Manzanillo, Colima; Acapulco, Guerrero; Lázaro Cárdenas, Michoacán; Salina Cruz, Oaxaca; Puerto Chiapas, Chiapas; Altamira y Tampico, Tamaulipas; Tuxpan, Veracruz y Coatzacoalcos, Veracruz; Dos Bocas, Tabasco; Ciudad del Carmen, Campeche; Progreso, Yucatán; Isla Mujeres y Cozumel, Quintana Roo.

### **Tamaño del Territorio**

México cuenta con 11,122 kilómetros de frontera marítima en ambos litorales, por lo cual pueden deducirse ventajas que esta situación proporciona al haber podido incorporar para usufructo de los mexicanos grandes extensiones marítimas, entre ellas, una Zona Económica Exclusiva y un Mar Territorial de más de tres millones de Km<sup>2</sup>, con grandes

cantidades de recursos renovables, los cuales pueden ser utilizados por los mexicanos en actividades de pesca y turismo.

Con respecto a sus fronteras terrestres, México es un Estado que ocupa una posición geopolítica marcada por contraposiciones. Su frontera Norte lo separa del país más rico y poderoso del mundo, es una frontera que divide al mundo industrializado del mundo en desarrollo. La frontera Sur de México, se contrapone en casi todo a la del Norte. En el Sur, México no es ya el vecino débil, sino la contraparte poderosa de la relación. El nivel de intensidad de los intercambios es insignificante si se compara con el volumen que alcanza en el Norte.

### **Tamaño de la Población**

En el 2000, la población de México era de 98.8 millones de habitantes con una tasa demográfica de 1.6 %. Para el 2005 la población llegó a 103.3 millones habitantes<sup>16</sup>, con una tasa anual de 1.0, %, que es el crecimiento más bajo en América Latina y el Caribe, con excepción de Cuba.

### **Características de la Gente**

En el carácter de los habitantes de todo pueblo influye su educación y cultura. Dicho carácter y las aptitudes son los factores esenciales para que México se oriente con éxito hacia las actividades marítimas.

La población mexicana, en general, carece de un sentimiento de arraigo hacia la realización de actividades comerciales en el ámbito marítimo, por lo que es inexistente una cultura marinera a pesar de la gran extensión marítima en México.

Para paliar esta debilidad es necesario inculcar en la población, principalmente en las escuelas de los niveles básicos e intermedios, un amor hacia la cultura marítima que requiere México, así como el deseo de desarrollar actividades relacionadas con el mar.

---

<sup>16</sup> Comunicado 087/06, 24/may/06 <http://www.inegi.gob.mx/inegi/contenidos/espanol/prensa/Boletines>

## **Carácter del Gobierno y de las Instituciones Nacionales**

Para desarrollar el Poder Marítimo mexicano es de vital importancia el carácter de su gobierno. La voluntad del Poder Ejecutivo es determinante para el desarrollo del Poder Marítimo nacional, sin embargo también es necesario que el Congreso de la Unión respalde las políticas marítimas nacionales para lograr los objetivos en estas áreas, mediante las estrategias marítimas concretas que coloquen al país como una potencia marítima a nivel mundial.

Las políticas y programas económicos implementadas por el gobierno han ubicado a México, en el contexto mundial, en el lugar decimotercero por el valor de su comercio, lo que representa para el ámbito marítimo, un potencial en cuanto a importaciones y exportaciones medido en carga, de 264 mil toneladas de productos varios al año en promedio.

Para poder atender el manejo de estas mercancías se han adoptado medidas que favorecen a la infraestructura portuaria, permitiendo su desarrollo y modernización paulatinamente. Sin embargo, los elementos del Poder Marítimo mexicanos como la Marina Mercante e Industria Naval, no han recibido el mismo tipo de apoyo por parte del gobierno, lo que ha provocado la disminución de buques con registro de bandera mexicana, hasta su casi desaparición y la nula construcción de barcos en el país.

## **Elementos del Poder Marítimo Mexicano**

Continuando con Mahan, se consideran como elementos del Poder Marítimo Mexicano a la Marina Mercante, los Puertos, el Sector Pesquero, el Sector Turístico, la Industria Naval y a la Armada de México.

### **Marina Mercante**

Para cualquier país marítimo en el mundo, el contar con una Marina Mercante propia es estratégico para su desarrollo económico, por lo que sus gobiernos apoyan a sus marinas mercantes con políticas de estímulos y fomento, lo que les permite crecer y consolidarse.

logrando una mayor autonomía en la explotación de sus riquezas marinas y en la transportación de sus bienes y personas.

El transporte marítimo es estratégico y de vital importancia para el sano desarrollo de la economía nacional, siempre y cuando este medio de transporte sea desarrollado por embarcaciones y empresas nacionales, principalmente en el tráfico de cabotaje<sup>17</sup>, que resulta trascendente para la Soberanía y Seguridad Nacional.

México, por su situación y configuración geográfica debería tener por lo menos un desarrollo medio en el Sector Marítimo, considerando su salida a dos océanos y los grandes volúmenes de carga que se manejan en nuestro comercio exterior, sin embargo nuestro país no cuenta con una flota mercante autosuficiente para su tráfico de cabotaje, así como en las actividades “*off shore*” (fuera de costa) en la exploración, explotación y distribución de hidrocarburos en apoyo a la industria petrolera y es prácticamente inexistente en el tráfico de altura.

El desarrollo del Poder Marítimo mexicano, en cuanto a la Marina Mercante, se ha visto obstaculizado históricamente como consecuencia de su propia evolución: Si bien es cierto que el desarrollo portuario, estaba encaminado a fortalecer el comercio de exportación principalmente, no se resolvió el problema en su raíz, que eran la construcción de buques para la creación de la Marina Mercante mexicana. La escasa presencia de ésta en el ámbito internacional es en parte, por la falta de una política marítima y un planeamiento estratégico, que ha impedido explotar nuestra situación geopolítica y geoestratégica.

El problema central -que históricamente se observa- es la falta de inclinación hacia el mar de nuestros gobernantes, por intereses ajenos, y en ocasiones por simple desinterés o desconocimiento del potencial que él representa. Hace falta generar una cultura respecto a los grandes beneficios que nos otorga el mar, y se requiere de programas de gobierno que

---

<sup>17</sup> Varios de los procesos productivos y actividades cotidianas en gran parte del país (generación de energía eléctrica y transporte terrestre), dependen en gran medida de insumos que son transportados vía marítima entre los puertos mexicanos (transporte de cabotaje). La realización de esta actividad por parte de empresas extranjeras, trae consigo la posibilidad de llegar a negarse a prestar sus servicios en cualquier momento con las consecuencias de un desabasto generalizado de combustibles y minerales.

contemplan al Poder Marítimo en una perspectiva de largo plazo que al término de las gestiones presidenciales se de continuidad a los programas iniciados. En opinión de la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo, *“el rezago de la Marina Mercante nacional se debe a que prácticamente no existe ni ha existido una política de apoyo al transporte marítimo, que esté acorde con las políticas de comercio tanto interior como exterior y que favorezcan el establecimiento de una flota mexicana, lo cual se traduce en que las empresas navieras mexicanas no participan competitivamente frente a las extranjeras, ya que nuestro marco fiscal, laboral, social y financiero, es completamente distinto a las condiciones que prevalecen en países preponderantemente marítimos”*.<sup>18</sup>

Esta falta de visión estatal sobre los asuntos relacionados con el mar en general, ha incidido gravemente en la Marina Mercante, así como en la industria de la construcción y reparación naval, que, pese a contar con programas para revertir esta situación se requeriría urgentemente la voluntad por parte de los estadistas para que se efectúe una revisión profunda que conlleve a replantear la importancia del Poder Marítimo mexicano. En ese orden de ideas, se debe representar en un interés nacional, donde se trate de potenciar los recursos de nuestra Nación vinculados con el mar, sobre todo ahora, que estamos en una época de globalización.

### **Puertos Mexicanos**

México cuenta con 11,122 kilómetros de litoral, como se ha dicho, en los que se encuentran 258 sitios que presentan alguna actividad portuaria; muchos de ellos son puertos y refugios pesqueros. Dentro de este total, destacan 108 puertos en los que se observan, generalmente combinadas, las actividades comerciales, pesqueras, turísticas, petroleras y de carga especializada. Su distribución entre los litorales del Océano Pacífico y el Golfo de México y mar Caribe es equilibrada, ya que cada litoral cuenta con 54 puertos.

---

<sup>18</sup> Confederación de Cámaras Industriales. “Sorprendente el rezago de la Marina Mercante nacional: prácticamente no existe ni ha existido una política de apoyo al transporte marítimo”. Industria Virtual N° 15; 3 de diciembre de 2001.

Considerando las actividades que se desarrollan en los puertos, predominan cuantitativamente 55 puertos pesqueros, seguidos por 38 turísticos y 33 comerciales. En menor medida, los petroleros y de carga especializada (23 y 15 respectivamente). El número de marinas establecidas, asciende a 62, localizándose en 19 de los 108 puertos antes mencionados, y la mayor parte de ellas en el Pacífico.

El Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), ha otorgado títulos de concesión a empresas mercantiles para la administración de manera integral de un recinto portuario, con la posibilidad de ceder parcialmente sus derechos y obligaciones a determinados agentes privados o sociales para operar terminales de carga, manejar muelles o prestar servicios portuarios. Esta sociedad, denominada Administración Portuaria Integral (API), está constituida como una sociedad mercantil anónima, con participación mayoritaria del Gobierno Federal. Hay excepciones en donde la participación es estatal: Tabasco, Quintana Roo y Campeche; y solamente en Acapulco la participación es privada.

Actualmente en México aún persisten rezagos en materia de infraestructura portuaria que afectan la eficiencia que se pretende alcanzar, por lo que el sistema aún no alcanza los niveles de competitividad y eficiencia exigidos por la apertura comercial y la globalización de la economía mundial.

### **Sector Pesquero**

La industria pesquera y su flota, por sí solas, representan un sector muy importante de la economía mexicana al ser una fuente de ocupación muy amplia, tanto en la captura, procesamiento y comercialización de los productos del mar, como por la demanda de construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones.

La flota pesquera mexicana actualmente se encuentra con un alto grado de obsolescencia y enfrenta dificultades en el manejo de garantías y financiamiento.



Las pesquerías mexicanas más productivas al inicio del siglo XXI son sin duda el atún y el camarón. De esta última existe pesca de alta mar, estero y sistemas lagunarios y acuicultura, que requieren de una urgente reordenación y regulación por la corrupción y anarquía que ha existido en el otorgamiento de permisos a lanchas que por miles, pescan furtivamente, sin respetar vedas ni profundidades donde deben operar, afectando ciclos reproductivos críticos.

El sector pesquero es sin duda un importantísimo elemento del Poder Marítimo mexicano, constituyéndose en coadyuvante de la Seguridad Nacional al ser una actividad de enorme potencial para el desarrollo del país, con la consecuente generación de alimentos, ingresos y empleos. Sin embargo, es necesario reforzar e integrar las acciones gubernamentales y las del sector productivo a través de una representación que elabore una estrategia a nivel nacional y dé énfasis a su carácter sustentable, ya que a pesar de tratarse de recursos renovables, si se mantiene la actual anarquía en su regulación, explotación y comercialización, estos recursos se afectarán de forma irreversible.

### **Industria Naval**

La industria de la construcción y reparación naval juega un papel importante en el desarrollo marítimo de los países, ya que incide en el desarrollo socioeconómico del mismo, es una fuente de aprovechamiento integral de la actividad marítimo naval, en lo relativo al transporte, la explotación de los recursos del mar (pesca), la actividad turística, la explotación y transportación de petróleo y sus derivados.

Dentro de esta industria destacan por su importancia los astilleros en los que se realizan y llevan a cabo las funciones de mantenimiento y conservación de los buques existentes y la construcción de los que se requieran sustituir o incrementar los ya existentes. En síntesis un astillero sólo debe hacer lo que no puede obtener de medios exteriores, por lo que es una rama económica estratégica que coadyuva a la autodeterminación tecnológica y comercial en la rama que le corresponde, siendo exponencial la fuerza que incide en la economía nacional debido que produce bienes de capital.

Cabe hacer notar que la Industria Naval en nuestro país ha sido objeto de varios intentos de desarrollo, como lo fue en la década de los ochenta, con la creación de una Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, a fin de normar, dirigir y controlar las acciones de los diferentes actores económicos del país, cuyas actividades concurren en el mar o están relacionadas con ellas, para satisfacer la demanda de barcos de los varios organismos que constituyen el Sector Marítimo nacional.

No obstante lo anterior, debido a una serie de obstáculos del orden político y económico que se presentaron en aquel entonces en el país, los esfuerzos realizados por la citada Comisión no pudieron cumplir con los fines para lo que fue creada, dando lugar a que la Secretaría de Marina decidiera atender por su cuenta sus necesidades de construcción, reparación y mantenimiento, ante la falta de entendimiento de los demás actores y por la obligación de cumplir con los ordenamientos que la Carta Magna le tiene asignadas, así como con lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Si bien es cierto que la globalización a traído cambios substanciales a todos los países, y en todas las áreas, pero principalmente en lo económico, no por ello México debería abandonar la aspiración de satisfacer sus propias vías de desarrollo, sobre todo en el Sector Marítimo donde la Industria Naval cuenta con capacidad de ingeniería, técnica y mano de obra competitiva, sin embargo para ello es necesario dotar de tecnología avanzada a los astilleros a fin de estar en condiciones de igualdad con los principales astilleros del mundo, o bien considerar como mejor opción llevar a cabo el mantenimiento y reparación de las diferentes flotas mercantes, pesqueras y turísticas de los distintos pabellones que surcan los mares, principalmente de aquellos que realizan el comercio con nuestro país: Estados Unidos, Centro y Sur América.

### **Sector Turístico**

La marina de recreo está compuesta por cruceros, transbordadores, yates de motor o vela y las instalaciones portuarias que para tal fin existen. Este elemento como parte del Poder Marítimo mexicano capta divisas y genera empleos debido al movimiento de pasajeros en

cruceros y transbordadores, así como la explotación económica de las marinas que existen en los diferentes puertos mexicanos.

Esta industria turística, que tiene un gran potencial por la belleza ecológica y gran extensión de la franja costera, que cuenta con desarrollos turísticos, se ha convertido en el destino favorito de los buques de cruceros.

El arribo de cruceros turísticos a puertos mexicanos ha tenido un gran crecimiento dentro del sector turístico, arribando un promedio anual de 2 300 cruceros. Hoy México es considerado uno de los principales destinos turísticos de cruceros, lo que obliga a contar con puertos que ofrezcan seguridad y servicios de clase mundial.

### **Armada de México**

El Poder Naval mexicano, representado por la Armada de México y como un elemento del Poder Marítimo mexicano, es el conjunto de medios empleados para defender los intereses marítimos del país, tanto en tiempo de paz como de guerra. Este Poder debe ser proporcional a los intereses marítimos por defender, de tal forma que se desarrollen sin interferencia ni presiones de ningún tipo, garantizando en todo momento el oportuno y libre disfrute de los recursos marítimos nacionales.

Dentro de la teoría establecida por Mahan, es necesario entender los fundamentos del Poder Marítimo, donde nos señala cuál es la importancia del comercio marítimo de un país, y que la base de dicho Poder es una Marina Mercante, la cual es protegida por una Marina de Guerra poderosa, apoyándose también en una Industria Naval. Todo esto provee un escudo defensivo, detrás del cual el pueblo en una emergencia, puede ganar tiempo para desarrollar su reserva de fuerza.

La Armada de México, como componente militar del Poder Marítimo mexicano, efectúa las siguientes funciones:

- A. **Militar:** Controla el mar mediante la presencia y operación de sus unidades de superficie, aéreas y terrestres, efectuando una vigilancia permanente de las zonas

marinas nacionales y salvaguardando los intereses marítimos de México; protegiendo las costas y proyectando el Poder Naval de acuerdo a la Estrategia Naval.

- B. **Socioeconómica:** Salvaguardando la vida humana en el mar, proporcionando seguridad en la navegación, vigilando las aguas nacionales para que las actividades productivas y de esparcimiento se den en un clima de seguridad; impulsando el desarrollo del Sector Marítimo nacional a efecto de contribuir a mejorar la calidad de vida de la población y auxiliando permanentemente a la población en casos y zonas de desastre.
- C. **Diplomática:** Acorde a la política exterior mexicana, mantiene una acción disuasiva mediante la presencia naval en las áreas marítimas requeridas.

Las funciones arriba descritas apoyan la consecución de las estrategias, para el logro de los objetivos marítimos nacionales siendo estos:

**Objetivo Rector Uno<sup>19</sup>:** Defender la Independencia, Soberanía e Integridad Territorial Nacional.

**Objetivos Generales Marítimos<sup>20</sup>**

- A. Preservar la Soberanía, la Integridad Territorial y los Intereses Marítimos Nacionales.
- B. Desarrollar en forma armónica y equilibrada el Poder Naval de la Federación actualizando y fortaleciendo la capacidad de respuesta de la Armada de México, atendiendo las necesidades de defensa y las prioridades de Seguridad Nacional.
- C. Preservar el Estado de Derecho en las Zonas Marinas Mexicanas y mejorar los mecanismos de coordinación y cooperación interinstitucional, en atención a las condiciones de seguridad que la sociedad demanda.

---

<sup>19</sup> Plan Nacional de Desarrollo 2001 – 2006, Área de Orden y Respeto.

<sup>20</sup> Programa Institucional de Desarrollo de la Secretaría de Marina 2001 – 2006.

- D. Modernizar las estructuras y procedimientos educativos, logísticos y administrativos de la Armada, en un marco de calidad, eficiencia, oportunidad, equidad, transparencia y respeto a los derechos humanos.
- E. Contribuir al desarrollo marítimo nacional.

La Armada de México ejerce el control del mar, desarrollando Operaciones Navales en las Zonas Marinas Mexicanas<sup>21</sup>, focalizando sus esfuerzos en aquellas áreas que han sido determinadas como críticas o estratégicas, sin embargo los recursos humanos y materiales con que cuenta, presentan deficiencias estructurales que se han acumulado prácticamente desde la Independencia de México.

---

<sup>21</sup> Artículo 3 de la Ley Federal del Mar, Las zonas marinas mexicanas son: a) El Mar Territorial; b) Las Aguas Marinas Interiores; c) La Zona Contigua; d) La Zona Económica Exclusiva; e) La Plataforma Continental y las Plataformas Insulares y f) Cualquier otra permitida por el derecho internacional.

## Capítulo IV

### Evolución Reciente del Poder Marítimo en México

*La historia se repite.  
Ese es uno de los  
errores de la historia*

*Charles Darwin*<sup>22</sup>

En general, no todos los países marítimos han comprendido la teoría del Poder Marítimo y no existe visión del Estado para alcanzarlo, además de desconocer su incidencia en los campos del poder económico, político, social y militar, tal es el caso de México.

Es claro que para cualquier país con vocación al mar y que desee desarrollar su Poder Marítimo, se requiere un impulso adecuado de los siguientes elementos: la Marina Mercante; los puertos; los sectores pesquero y turístico; la Industria Naval, la Investigación Científica, los recursos minerales y energéticos, así como del Poder Naval.

La situación actual del Poder Marítimo de México y su tendencia se puede resumir como a continuación se detalla:

#### **Marina Mercante**

El transporte marítimo es estratégico y de vital importancia para el sano desarrollo de la economía nacional, siempre y cuando este medio de transporte sea desarrollado por embarcaciones y empresas nacionales, principalmente en el tráfico de cabotaje, que resulta trascendente para la Soberanía y Seguridad Nacional.

Con la apertura comercial de México, en donde no solamente se buscó la liberalización del comercio internacional de mercancías, sino que se involucró entre otros, los servicios de transporte aéreos y marítimos, los cuales eran considerados en su momento, barreras al movimiento comercial, de forma tal que los países miembros pudieran obtener beneficios de una competencia más abierta, situación por la cual el gobierno mexicano inició el retiro de los apoyos fiscales existentes para el desarrollo de la Marina Mercante.

---

<sup>22</sup> Charles Robert Darwin; (1809- 882). Naturalista británico.

Estas políticas llevaron a la Marina Mercante a una condición de rezago y principalmente a experimentar un rápido descenso, en lo relativo con el registro de bandera nacional, esto principalmente por dos motivos: primero, al no contar con estímulos fiscales e incentivos por parte del gobierno las navieras mexicanas buscaron el cambio de bandera de sus buques por la de conveniencia y segundo, ante la falta de recursos financieros para el mantenimiento de los buques, debido a las crisis económicas del país, llevó a muchas empresas navieras mexicanas a vender sus embarcaciones para cubrir los créditos adquiridos, sin embargo éstas no desaparecieron sino que se convirtieron en subcontratistas o comisionistas de servicios marítimos extranjeros.

Para 1988, la Marina Mercante nacional contaba con 1,868 buques mayores de las 100 Toneladas de Registro Bruto (TRB<sup>23</sup>). Este número de buques sumo un total de 1'686,000 TRB<sup>24</sup>. Durante el periodo 1986 – 1987, se otorgaron 909 permisos de cabotaje a empresas extranjeras y se concedieron 453 autorizaciones especiales para la navegación en el Golfo de México y el Océano Pacífico, trayendo consigo una fuga de divisas y una mayor dependencia de las empresas extranjeras.

Durante la administración del Presidente Carlos Salinas se llevó a cabo un cambio muy significativo en la regulación de la actividad de la Marina Mercante, habiéndose derogado la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, y sustituida por la Ley de Navegación. A partir del 30 de mayo de 2006, se cuenta con la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la cual promueve el desarrollo de la Marina Mercante a través de la simplificación, flexibilización y liberación de requisitos para incrementar la flota nacional en sus servicios de altura y cabotaje, pero no se hacen consideraciones para la restricción del transporte de cabotaje a nacionales, tomando en cuenta riesgos a la Seguridad Nacional. De esta manera, se permite la entrada al transporte de cabotaje a navieros extranjeros ante la falta de una marina que fuera capaz de realizar esta actividad.

---

<sup>23</sup> Es la capacidad interior de un buque utilizable para el transporte de pasajeros y mercancías.

<sup>24</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2006), *Estadística Marítima*, México. [http://portal.set.gob.mx/SetPortal/appmanager/PortalSet?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=P30010](http://portal.set.gob.mx/SetPortal/appmanager/PortalSet?_nfpb=true&_pageLabel=P30010)

A partir de ese entonces, Petróleos Mexicanos (PEMEX) eficientó la distribución de sus productos con el uso de oleoductos y gasoductos, además de realizar su transporte de altura y cabotaje, con buques de bandera de conveniencia, donde pagan cero impuestos, con el consecuente decremento de las embarcaciones de registro con bandera mexicana, llevando a la Marina Mercante a un registro actual en el 2005 de 2,348 buques de más de 100 TRB y un total de 1'684,000 TRB<sup>25</sup>. Si bien es cierto que la cantidad de buques entre 1988 y 2004 hay un incremento del 25.69 %; la capacidad de transporte de carga de la flota mexicana, tiene una disminución del 0.11 %.

Dentro de las políticas establecidas por el Ejecutivo Federal en el Plan Nacional de Desarrollo 2001 – 2006 se establecieron líneas de acción para poder hacer frente a desafíos y problemas que se consideran de naturaleza pública en los cuales no solo define espacios de acción para el gobierno sino también para otros actores que se ubican en los sectores social y privado.

Estos compromisos, plasmados en el Objetivo Rector 1 del Área de Orden y Respeto, no se llevaron a cabo, ante un completo desinterés por parte de las dependencias del Gobierno Federal responsables y de los sectores privados debido a la falta de un modelo de competencia que permitiera la igualdad de condiciones con sus contrapartes extranjeras.

### **Puertos**

El proceso de transformación de la economía y el comercio mundial, en el marco de la globalización, colocan a los sistemas de distribución de productos como elementos claves dentro de la cadena productiva y a los servicios en torno a ella en condiciones de franca competencia en términos de oportunidad, calidad y precio. Actualmente el sistema portuario nacional cuenta con 108 puertos de los cuales 54 se encuentran en el litoral del Pacífico y 54 en el Golfo y Mar Caribe<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (2006), *Anuario Estadístico del Sector 2005*, México, [http://portal.set.gob.mx/SetPortal.appmanager/PortalSet?\\_nlpb=true&\\_pageLabel=set\\_book\\_67](http://portal.set.gob.mx/SetPortal.appmanager/PortalSet?_nlpb=true&_pageLabel=set_book_67)

<sup>26</sup> Ibid.



Los puertos constituyen uno de los eslabones fundamentales del desarrollo del Poder Marítimo y México como uno de los países exportadores más importantes a nivel mundial, debe contar con la infraestructura adecuada, que le permita competir de manera más dinámica y eficiente, convirtiéndose en un lugar atractivo para el manejo de las mercancías.

A principios de los noventa, la infraestructura portuaria enfrentaba serios problemas, mismos que fueron atacados con estrategias de fondo: a través de la creación de las Administraciones Portuarias Integrales; con un nuevo marco laboral; incrementando el empleo directo; estableciendo mecanismos que incentivaron la inversión privada; invirtiendo en terminales, instalaciones y equipo; concesionado el Gobierno Federal a la iniciativa privada la operación de las mismas y la prestación de servicios; estas acciones permitieron un importante desarrollo, que modernizó e incrementó la eficiencia en los puertos nacionales tales como Veracruz, Manzanillo, Tampico, Altamira, Ensenada y Lázaro Cárdenas, mismos que compiten en rapidez y seguridad portuaria con los principales puertos del mundo, pasando el volumen de carga manejado de 237 millones de toneladas en 1998 a 244 millones en el año 2000 y en el 2005 se alcanzó un volumen de 327 millones de toneladas<sup>27</sup>.

Sin embargo, aún existen retos que afrontar, ya que para poder asignar una clasificación a un puerto como de altura o de cabotaje, es necesario que cuente con los servicios esenciales tales como agua potable, energía eléctrica, recolección de basura, profundidades suficientes o ayudas a la navegación como cartografía y señalamientos apropiados, además de estar conectado adecuadamente vía terrestre con los centros poblacionales de distribución y consumo.

Los hinterland<sup>28</sup> cautivos tienden a desaparecer y a transformarse en ámbitos competitivos, por lo que la importancia de los puertos, en términos absolutos, se modifica y depende crecientemente de la posibilidad de articular sistemas integrados de transporte que permitan captar bastas regiones y mercados. Sin embargo, el crecimiento del desarrollo portuario no

---

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Se aplica al área geográfica próxima a un puerto o ciudad en el que aquél o ésta ejercen una gran influencia política o económica.

ha sido sostenido y los puertos presentan asimetrías, favoreciéndose aquellos cuyos hinterland son cercanos a las regiones más desarrolladas.

Ante estos retos, uno de los aspectos fundamentales para el desarrollo marítimo nacional es la conclusión de la modernización del puerto de Progreso, en Yucatán y desarrollar adecuadamente Puerto Chiapas, Salina Cruz, Coatzacoalcos, Guaymas y en general aquellos puertos que puedan contribuir substancialmente a la consolidación del sistema portuario como un verdadero eslabón en el desarrollo del Poder Marítimo.

También es necesario generar un ambiente que haga atractiva la inversión privada, que impulse el desarrollo de corredores multimodales y contar de esta manera, con una mejor capacidad de transporte, incrementando la eficiencia de los servicios. En este contexto, es necesario modernizar el sistema ferroviario de México, con el que es posible trasladar de manera masiva las mercancías.

El desarrollo portuario consiste en hacer énfasis con las necesidades del puerto, el crecimiento de las instalaciones e infraestructura de los puertos, terminales marítimas, etc. que permitan incrementar la economía de una zona o región, en virtud que en los últimos cuatro años se ha perdido movimiento de mercancías por la falta de competitividad.

### **Sector Pesquero**

Las costas de México por su extensión, lo colocan en el noveno lugar a nivel mundial, esto le permite contar con un significativo potencial pesquero, tanto por su diversidad, como los potenciales volúmenes de pesca en sus aguas patrimoniales y oceánicas.

Esta riqueza biológica de los mares mexicanos puede potencialmente traducirse en riqueza pesquera, pero enfrenta problemas técnicos para su explotación e industrialización, siendo el más importante la obsolescencia de la flota pesquera de alta mar, en sus diferentes tipos.

Muchas de las especies que se distribuyen en los mares territoriales mexicanos son de importancia comercial y se encuentran bajo explotación activa, siendo la pesquería del atún en el océano Pacífico la que aporta la mayor parte de la captura, que representa el 65% del

total. Esta pesquería se enfoca al atún aleta amarilla, participando barcos de 13 países siendo la flota mexicana la más importante en términos de capacidad de carga y volúmenes de captura.

Otra pesquería importante en México es la del camarón, sin embargo la flota camaronera cuenta con una edad de servicio promedio de 20 años y la falta de un mantenimiento adecuado, ha propiciado un deterioro acelerado en la mayoría de los barcos, ocasionando que en los últimos 5 años hayan salido de operación casi 500 unidades camaroneras por rebasar su vida útil y ya no ser productivas.

En lo que se refiere a la acuicultura, en México esta actividad se ha desarrollado ampliamente, y no solo en aguas costeras sino que hay estados del centro del país que han desarrollado una alta producción de especies en cautiverio, tales como Hidalgo, el Estado de México y Querétaro entre otros.

La maricultura ha incursionado en nuestro país con éxito, y esta nueva e inusual actividad consiste en atrapar peces para engordarlos durante meses en el mar, a fin de sacarlos al mercado en las mejores condiciones de frescura y calidad. Un ejemplo de esto son los ranchos de atún, que proporcionan un gran potencial pesquero a futuro.

Otra situación problemática que se presenta, son los pescadores de distintas entidades federativas que invaden un área marítima asignada por las autoridades en forma exclusiva a una cooperativa de un estado. Esto ha ocasionado enfrentamientos que han terminado en hechos sangrientos y nos da una idea de los defectos en la estructura, ya que las especies marinas emigran de las aguas de un estado a las de otro y los pescadores se ven obligados a seguirlas.

Por último, la depredación de especies de gran valor comercial como el camarón, desde su hábitat de reproducción que son las lagunas y esteros conectados al mar, empleando embarcaciones menores o pangas, ha ocasionado que en las áreas de pesca en alta mar, se obtengan menores índices de captura, trayendo como consecuencia que los barcos pesqueros empleen más tiempo, dinero y esfuerzo para obtener ganancias magras.

México presenta un gran potencial en este sector, pero es necesario atender esta actividad con métodos y equipos modernos, revirtiendo la realidad que nos presenta una flota en pésimas condiciones y que se acentúa con los problemas económicos de los productores, además de la falta de atención adecuada en la conservación y el mantenimiento de las embarcaciones, lo que se traduce en índices cada vez mas bajos de eficiencia técnica y económica.

Las serias inconsistencias en la flota, hacen necesario la incorporación a las flotas pesqueras de prototipos de buques que incorporen diseños modernos, económicos y multipropósitos, con sistemas de propulsión que disminuyan considerablemente el consumo de combustible, con sistemas de conservación del producto modernos y un equipamiento de navegación, comunicación y seguridad a bordo actualizados.

La pesca, la acuicultura y la maricultura son actividades que dependen de la explotación de los recursos naturales renovables y de nada sirve impulsar el desarrollo de una industria como ésta si no se hace con apego a los principios de sustentabilidad y respeto al medio ambiente.

### **Sector Turístico**

La localización de las costas de México entre el trópico de Cáncer y el Ecuador, le permite contar con un clima propicio para el turismo en sus playas, convirtiendo al país, en uno de los principales destinos turísticos del mundo, por su amplia diversidad de atractivos naturales, además de contar con una gran historia y pluralidad cultural, constituyendo así uno de sus mayores atributos, ofreciendo un turismo para todos los gustos y necesidades como son: turismo cultural, ecológico, de salud, de sol, de playa, náutico, de cruceros y turismo religioso entre otros.

En el sector turístico, la industria de cruceros es la de mayor crecimiento; este aumento obedece al cambio de hábitos entre los turistas internacionales, quienes prefieren viajar en

este medio por la comodidad y el contacto directo con el mar. Prueba de lo anterior son los 3,080 cruceros<sup>29</sup> que arribaron en el 2005 a diferentes puertos de destino en el país.

México hoy es considerado como el primer destino turístico de cruceros, destacándose entre otros puertos, la isla de Cozumel, Quintana Roo. Esto nos obliga a que los puertos cuenten con los servicios de primer mundo que les dará un valor agregado de competitividad.

Es necesario también desarrollar todos los servicios que esos cruceros requieren; desde las embarcaciones para recreo y buceo, hasta los botes necesarios para transportar a los turistas desde los barcos a tierra y viceversa, sin pasar de alto por el suministro de víveres frescos y de calidad.

El principal atractivo para el turista es convivir directamente con la naturaleza, sin perder la comodidad que proporcionan las instalaciones modernas, para esto es necesario contar con una política bien fundamentada en el desarrollo sustentable que le redituará al país con un incremento importante en el flujo de turismo.

### **Industria Naval**

La industria de la construcción y reparación naval juega un papel de suma importancia en el desarrollo del Poder Marítimo nacional, ya que tiene como función el mantenimiento y conservación de los buques existentes, así como la construcción de los que se requieran para sustituir e incrementar la flota nacional. Esta es una de las ramas económicas estratégicas a nivel nacional que coadyuva a la autodeterminación tecnológica y comercial, siendo exponencial la fuerza con que incide ya que produce bienes de capital.

A pesar que la Industria Naval en nuestro país ha sido objeto de varios intentos de desarrollo, el último de los cuales se llevó a cabo en la década de los ochenta, con la creación de una Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, y debido a una serie de obstáculos de orden político y económico, los esfuerzos de la citada comisión no

---

<sup>29</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2006), *Anuario Estadístico de los Puertos de México 2005*, México, [http://portal.sct.gob.mx/ScPortal/appmanager/Portal\\_Sct?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=P30010](http://portal.sct.gob.mx/ScPortal/appmanager/Portal_Sct?_nfpb=true&_pageLabel=P30010)

pudieron cumplir con los propósitos para los que fue creada, trayendo como consecuencia que el desarrollo de la Industria Naval a nivel nacional quedara desatendido.

Lo anterior, ha ocasionado una fuga de divisas que un país marítimo debe evitar, esto debido a las reparaciones de buques que se realizan en astilleros, diques o talleres extranjeros.

Actualmente, en México se tienen registrados 62 astilleros, de los cuales solamente cuatro tienen capacidad de reparación y construcción para buques de más de 100 toneladas. Los astilleros y centros de reparación a flote de la iniciativa privada, no son competitivos a nivel internacional, es por ello que gran parte de las empresas mexicanas e incluso PEMEX, efectúan el mantenimiento de sus embarcaciones en el extranjero toda vez que ofrecen mejores condiciones de precios y tiempo de reparación, trayendo como consecuencia una muy importante fuga de divisas para la Nación, además de la subutilización de la infraestructura existente para tal fin.

Los astilleros del Estado son los de la Secretaría de Marina, quienes siempre han fomentado el desarrollo tecnológico al construir y reparar sus propias unidades navales, incluyendo algunas del sector público y privado.

El Gobierno Federal mantiene un programa permanente de sustitución de buques para la Armada de México, asegurando de esta forma la operación de sus astilleros con la consiguiente experiencia que se obtiene en el aspecto de profesionistas, técnicos y obreros de la construcción de buques, experiencia que se transfiere sistemáticamente a la construcción.

Como una contribución al desarrollo marítimo nacional, la Secretaría de Marina ha logrado diseñar exitosamente buques y embarcaciones menores para pesca comercial, orientadas a modificar la cultura de pesca, diversificando las posibilidades de captura, para realizarlas con seguridad y con un bajo costo de operación y mantenimiento; estos diseños se han puesto a disposición de diferentes comisiones del Congreso de la Unión, dependencias federales relacionadas con la actividad pesquera y diversos gobiernos estatales.

Además de lo anterior, la demanda en la construcción de embarcaciones tales como remolcadores, abastecedores, dragas, chalanes, lanchas, amarradoras, empujadoras, de transporte de personal, depende de la intensidad de la actividad marítimo portuaria y de su crecimiento, así como de la demanda de estos servicios en las instalaciones de la industria petrolera.

### **Investigación Científica**

El conocimiento de los mares es indispensable para el aprovechamiento completo de sus recursos, la salvaguarda de la vida humana, la culminación con buen éxito de los planes y proyectos de obras e infraestructura en las costas y en las mismas aguas oceánicas, la preservación de las especies y por último, para el eficaz desarrollo de operaciones militares.

En México no se han generado las condiciones para que las diversas instituciones que realizan la investigación oceanográfica sumen realmente sus esfuerzos hacia un mismo objetivo, existiendo por lo tanto, una especie de anarquía en cuanto a lo que cada quien investiga y cómo lo hace, con la consecuente falta de continuidad en los proyectos a través de diferentes administraciones, seguimiento de los ya realizados, coordinación y pérdida de información.

Ha sido la Secretaría de Marina quien se ha propuesto generar un ambiente propicio para que el conocimiento de los mares mexicanos llegue a ser completo y pueda ser utilizado realmente en nuestro beneficio, proyectando con acierto e innovación en este fértil campo.

Bajo este contexto, la Secretaría de Marina realiza actividades de investigación científica, oceanográfica, meteorológica, biológica y de los recursos marítimos actuando por sí y en colaboración con otras instituciones nacionales y extranjeras, empleando para ello sus buques de investigación oceanográfica de los cuales depende una de las etapas más importantes de toda investigación que se realiza en el mar, aprovechando el concepto de plataforma móvil, el cual permite el traslado del propio laboratorio al lugar de la investigación, siendo ésta la mayor aportación de dichas unidades. Además de lo anterior,

esta Dependencia interviene en la prevención y control de la contaminación marítima, vigilando y protegiendo el medio marino.

### **Corredor Transístmico**

El istmo de Tehuantepec, la zona continental más estrecha del país, es reconocido como un área estratégica por su alto potencial para reducir los costos – tiempo de transportación de mercancías y materias primas entre los mercados de Asia, EE.UU. y Europa. Esta importancia queda manifestada desde el siglo XVI, cuando Hernán Cortes apuntaba en sus cartas de relación al rey de España, la relevancia de la zona que comunica a los dos mares.

Durante el régimen de Porfirio Díaz, se construyeron los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, así como la vía ferroviaria que unía a éstos puertos a través del istmo.

En 1996, el gobierno del Dr. Zedillo hizo público el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec (también conocido como Megaproyecto del Istmo), que consistía en la construcción de un sistema multimodal de transporte para convertirse en una alternativa al canal de Panamá, aprovechando las ventajas del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Durante la administración del presidente Vicente Fox fue presentado el Plan Puebla Panamá, donde el corredor transístmico vuelve a cobrar importancia para el transporte de mercancías. Este proyecto sin embargo, no ha recibido la atención necesaria para su desarrollo, por lo que se ha visto detenido.

### **Recursos Minerales y Energéticos**

#### **Minerales**

El mar oculta diseminados en el seno de sus aguas miles de millones de toneladas de aproximadamente 77 elementos químicos, como el cloro, sodio, magnesio, azufre, aluminio, yodo, cobre, zinc, plomo, mercurio, oro, estaño, fosfatos y otros muchos. Actualmente, los tres principales minerales que se extraen de manera rentable del mar son



la sal, único producto que el hombre obtiene en grandes cantidades; el magnesio, junto con sus compuestos, y el bromo, pero aun falta explotar otra gran riqueza mineral del océano.

Durante muchos años no se ha prestado atención a la minería marina, pero conforme se incrementan los conocimientos sobre el océano se han ido abriendo las posibilidades de aprovechar estos recursos. Estos recursos se pueden dividir en: sustancias disueltas; compuestos depositados en playas; depósitos minerales de las plataformas, taludes continentales y zonas profundas del océano, y filones o masas metalíferas diseminadas.

En las costas de México se han encontrado placeres, como los de ilmenita, magnetita, rutilo y zircón, situados en las playas de Colima; de cobre y zinc, localizados en Guaymas y Santa Rosalía; de oro, ubicados en la desembocadura de los ríos de Sinaloa; y de fosforita, que están en las costas de la península de Baja California. Algunos de éstos como la fosforita, ya se encuentran en producción; además actualmente de las costas de Quintana Roo, se está extrayendo y exportando piedra caliza y de Baja California arena.

Por otra parte, los procesos volcánicos e hidrotermales del Pacífico mexicano, a profundidades mayores a 3,000 metros, generan la precipitación de concreciones minerales de composición variada; ricas en los siguientes metales: manganeso, hierro, cobre, níquel, cobalto, molibdeno, vanadio, plomo y zinc. A estas estructuras polimetálicas se les conoce como nódulos de manganeso.

En México se han localizado depósitos de nódulos en el Pacífico con mayor volumen y concentración en el área de las fallas de Clarión y Clipperton dentro de la Zona Económica Exclusiva.

## **Hidrocarburos**

La naturaleza geológica de nuestro país, principalmente la región del Golfo de México, le ha permitido formar en determinadas zonas, áreas de trampas perfectas para la acumulación de hidrocarburos tanto líquidos (petróleos) como gaseosos (metano y gas natural).

Actualmente están bien definidas las zonas donde se realiza la explotación de hidrocarburos en el ambiente marino, áreas como Cantarell y la Sonda de Campeche, las cuales se han caracterizado por una productividad altamente rentable que representa el 73.2% de la producción nacional total. Sin embargo, mar adentro, a profundidades superiores a las que actualmente se realiza la explotación de hidrocarburos, existe una serie de yacimientos extremadamente importantes, incluida el área conocida como los Hoyos de la Dona, donde se realizan exploraciones para futura explotación, ofreciendo un reto a los científicos y a los tomadores de decisiones gubernamentales encaminadas al mejor aprovechamiento de los recursos de estas áreas.

### **Poder Naval**

El Poder Naval de México cuenta con una capacidad media para ejercer una verdadera Soberanía, teniendo presente que las zonas marinas mexicanas requieren ser vigiladas para preservar sus riquezas y explotarlas con responsabilidad, evitando su depredación, daño o contaminación.

Nuestro país no advierte amenazas de tipo tradicional y las nuevas amenazas que identifica son el tráfico ilícito de drogas, la delincuencia organizada, la pobreza, la desigualdad social, el terrorismo, así como los desastres naturales y ecológicos.

Al respecto, el narcotráfico, la delincuencia organizada y el terrorismo, son amenazas en sentido estricto, porque tienen una voluntad hostil y deliberada contra la integridad de las instituciones y hacia nuestra sociedad y sus valores y en este contexto, la Armada de México, sin descuidar la capacidad para realizar la defensa marítima del territorio, está preparada para prevenir, disuadir y enfrentar estas nuevas amenazas en la mar, a fin de satisfacer la percepción de seguridad que necesita el entorno marítimo mexicano.

Ante este desafío, la Secretaría de Marina ha definido una *Doctrina Operacional basada en la Disuasión*<sup>30</sup>, que es patentizada en los mares nacionales, por la presencia efectiva de

---

<sup>30</sup> Secretaría de Marina (2003), *Doctrina de la Armada de México para enfrentar conflictos de baja intensidad*, México, SEMAR.

buques, así como por una firme voluntad de actuar, observando siempre el marco legal establecido.

Con estos fundamentos se ha desarrollado una política de mares seguros, con el propósito de *lograr que cualquier persona que realice actividades marítimas en aguas mexicanas, tenga la certeza que la Secretaría de Marina - Armada de México garantiza el cumplimiento de las leyes del Estado mexicano en la mar, en respuesta a las condiciones de seguridad que la sociedad demanda*<sup>31</sup>.

Consciente la Armada de México de la asimetría de Poder entre el Estado y los grupos que materializan las nuevas amenazas en el actual orden mundial, así como la necesidad de mantener los mares seguros y prestar auxilio a la población ante el impacto de fenómenos naturales, esta Dependencia ha trabajado para :

*Ser una Armada de respuesta efectiva, acorde al desarrollo del país, que cumpla en términos eficientes y eficaces, las demandas que la Nación hace a los hombres de mar, garantizando la Soberanía, Independencia y la Integridad Territorial, que propicie el desarrollo sostenido y sustentable del Poder Marítimo nacional*<sup>32</sup>.

Para alcanzar lo anterior, la Armada experimenta un proceso de transformación hacia la modernización operativa que demanda la seguridad de los mares mexicanos, incrementando su capacidad de respuesta y poder enfrentar conflictos de baja intensidad<sup>33</sup> en beneficio de la seguridad de los mares y del desarrollo económico.

El proyecto de modernización iniciado, si bien ha permitido fortalecer el Poder Naval, requiere de continuidad, ya que existen pendientes de atención prioritaria, para continuar el esfuerzo de dotar a la Armada con unidades que operen con mayor efectividad la estrategia de disuasión, además de ser mantenidos en un nivel adecuado de operatividad, lo que demanda de infraestructura, siendo un reto para concretarse en el nivel requerido.

---

<sup>31</sup> Secretaría de Marina (2005), *Evaluación del PID 2001 - 2006 en 4 años de administración SEMAR* p. 44.

<sup>32</sup> Secretaría de Marina (2005), *Programa Institucional de Desarrollo 2001- 2006*, p. 19 SEMAR.

<sup>33</sup> Secretaría de Marina (2003), *Doctrina de la Armada de México para enfrentar conflictos de baja intensidad*, México, SEMAR.

Ante el desafío que representa mantener las condiciones de seguridad en la gran extensión marítima de nuestro país, la estrategia operativa de la Armada se ha diseñado para garantizar una presencia efectiva que asegure el control de las zonas marinas vitales, a fin de enfrentar los ilícitos que atenten contra la estabilidad del país y el desarrollo económico y social.

Para la defensa exterior del país, una atribución que el Estado asigna a la Armada de México, y a pesar de que no considera una hipótesis de guerra, no se ha descuidado la preparación para enfrentar un conflicto armado, así como para hacer frente a las amenazas del nuevo orden mundial. Para tal efecto, se cuenta con dos Fuerzas Navales, establecidas una en el litoral del Golfo de México y otra en el océano Pacífico, capacitadas para operar en defensa de los intereses marítimos de México.

Además de sus funciones de defensa del país, la Fuerza Naval del Golfo está empeñada en satisfacer las condiciones de seguridad que permitan el desarrollo de las actividades productivas en el corazón energético del país, manteniendo una presencia permanente en las áreas e instalaciones estratégicas de PEMEX y de la Comisión Federal de Electricidad.

Por su parte, la Fuerza Naval del Pacífico contribuye a que las actividades productivas se desarrollen dentro de un marco de seguridad, permitiendo entre otros aspectos, el transporte vital de hidrocarburos, que es distribuido desde la Terminal de PEMEX en Salina Cruz, Oaxaca a diferentes puertos del litoral del Pacífico.

La evolución de las amenazas no convencionales, en las que el terrorismo ocupa un lugar relevante, creó la necesidad de capacitar personal, para fortalecer la seguridad, adoptando medidas defensivas y ofensivas ante tal amenaza, por ello fueron formadas unidades de fuerzas especiales y dentro de ellas se formó y capacitó, un grupo antiterrorista y un grupo contraterrorista.

En otras acciones, y con el fin de contar con el espacio necesario para responder con efectividad en caso de amenazas a las instalaciones ubicadas en la Sonda de Campeche, se establecieron zonas de prevención y de exclusión a la navegación aérea y marítima.

Además fue instalada una base naval a bordo de una plataforma marítima, robusteciendo con ello la seguridad del lugar.

Por otra parte, la Armada de México coadyuva en la seguridad interior del país, a través de las Regiones Navales, quienes llevan a cabo las operaciones necesarias para el mantenimiento del estado de derecho en la mar, realizando operaciones para:

- A. Proteger las instalaciones estratégicas ubicadas en los mares y litorales mexicanos.
- B. Luchar contra el narcotráfico.
- C. Combatir el tráfico ilegal de personas o de armas, la pesca ilegal y la depredación de las especies.
- D. Proporcionar seguridad al turismo, mediante la escolta y protección a los cruceros.
- E. Salvaguardar la vida humana en la mar, atendiendo las llamadas de auxilio, así como proteger al turismo que visita las playas en épocas vacacionales.
- F. Proporcionar auxilio a la población durante la temporada de ciclones, mediante la aplicación del *Plan Marina* en sus tres fases: prevención, auxilio a la ciudadanía y recuperación de las comunidades afectadas; todo ello en coordinación con el Sistema Nacional de Protección Civil.

La Secretaría de Marina participa activamente en la investigación científica, a través de convenios establecidos con CONACYT, así como en las áreas de oceanografía, hidrografía y meteorología.

Sin embargo, la disminución en el presupuesto en el sexenio del presidente Vicente Fox, trajo como consecuencia un escaso mantenimiento, reparación y modernización de las unidades operativas de la Armada, lo que ha retrasado de manera importante el proyecto de modernización iniciado a finales del periodo de gobierno del presidente Zedillo.

México, como país bioceánico, debe voltear de manera decidida hacia el mar, afrontando el reto de impulsar el desarrollo del Poder Marítimo y generar las condiciones de seguridad que lo promuevan, acciones en que la Secretaría de Marina – Armada de México juega un rol fundamental.

Considerando todo lo anterior, podemos concluir que la riqueza de nuestros mares y costas es muy extensa y que para obtener un mejor aprovechamiento de los mismos, es necesario establecer una serie de políticas y estrategias, que tengan como fin detonar la actividad de la Marina Mercante; los puertos; los sectores pesquero y turístico; la Industria Naval, la investigación científica, la minería y el Poder Naval.

Este gran potencial de desarrollo económico debe administrarse responsablemente, a fin de alcanzar la sustentabilidad del mismo, además de mantener y escalar la infraestructura portuaria; eficientar la campaña de divulgación turística; con el fin de mantenernos dentro de los principales destinos turísticos del mundo; realizar una explotación de los hidrocarburos en aguas más profundas que las actuales; alcanzado los objetivos de prosperidad y bienestar de la Nación.

Estos retos y desafíos relacionados con el desarrollo marítimo y la seguridad de los mares mexicanos, cada día son más importantes, ante el impostergable progreso de nuestro país.

## Capítulo V

### Estrategias para el desarrollo del Sistema Portuario y el Poder Naval en México

*Cuando miro marinos, hombres de ciencia  
y filósofos, el hombre es el más sabio de  
todas las cosas. Cuando miro sacerdotes,  
profetas, e intérpretes de sueños, nada es  
tan despreciable como hombre.*

*Diógenes<sup>34</sup>*

Como política pública, el desarrollo marítimo de México se ha basado sólo en impulsar el desarrollo portuario y garantizar un eficiente movimiento de productos por los puertos mexicanos; sin embargo, parece que esto no es aceptado en todos los ámbitos del Gobierno Federal, como quedó manifestado por un funcionario de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, durante un ciclo de conferencias impartidas a la XIX Promoción de Mando Superior y Seguridad Nacional<sup>35</sup>, al hablar sobre las inversiones hechas en los puertos mexicanos *“no veo como un bloqueo operativo de un puerto como Veracruz, pudiera tener implicaciones para la Seguridad Nacional y que por eso no debían ser abiertos todos los servicios a la inversión extranjera, indiscriminadamente”<sup>36</sup>.*

Al ser las aspiraciones nacionales *“ideales comunes a todo un pueblo, que expresan deseos o pretensiones y finalidades a que el mismo aspira y que se van formando paulatinamente en sus habitantes, a través de su historia, tradiciones morales y religiosas, composición étnica y social, corrientes ideológicas y problemas económicos”<sup>37</sup>*, resulta difícil, en primera instancia, elevar la problemática del Sector Marítimo a la conciencia del pueblo, para que este de lugar a un *Interés Nacional*, gestionado y defendido por el Estado.

---

<sup>34</sup> Diógenes de Sinope (412 – 323 a. de J.C.) Filósofo griego considerado como el fundador del *Cinismo*, una antigua escuela de filosofía.

<sup>35</sup> Curso del Centro de Estudios Superiores Navales que tiene por objetivo capacitar a personal en el análisis y adaptación de los avances actuales de la Seguridad Nacional y su evaluación para el asesoramiento, negociación y toma de decisiones en las políticas, estrategias y acciones del Estado.

<sup>36</sup> Lic. David Quezada Bonilla, Director de Asuntos Jurídicos de la Dirección General de Inversión Extranjera de la SHCP. Conferencia “La inversión extranjera en México”. CESNAV 9 de marzo de 2001.

<sup>37</sup> Vega, G. Gerardo C. R. (2000) *Seguridad Nacional, Concepto, Organización, Método*, México p.19

Ante esta lógica, se analizará la interrelación existente entre la teoría del Almirante Alfred Thayer Mahan, que trata del empleo del mar como fuente del Poder y la de Sir Halford J. Mac – Kinder, quien describe como el Poder está en el desarrollo en tierra:

### **Teoría del Almirante Alfred Thayer Mahan**

Mahan a través de su pensamiento, contribuyó a la estrategia moderna de dos formas: desarrollo la filosofía del Poder Marítimo y formuló una nueva teoría sobre la estrategia naval. Sostuvo en su tesis, que quién lograra el dominio del mar podría controlar las riquezas de la tierra y por consiguiente dominar el mundo, aún sin emplear la conquista militar y la ocupación de las áreas terrestres, sin embargo, si previó que dicho Poder podría dar a una nación el dominio político y comercial del mundo.

A pesar que la evolución tecnológica del equipamiento militar introdujo errores a algunos de los conceptos de Mahan, él está en lo correcto acerca de que el Poder Marítimo constantemente crece en importancia en el mundo actual y continuará haciéndolo en el futuro. Es cierto que ninguna nación ha sido jamás autosuficiente económicamente y siempre necesitará de los recursos naturales y productos manufacturados por otros.

Para usar el mar como medio de transporte, primero se debe controlar y no permitir que otras naciones interfieran con su uso. De aquí que una de las funciones principales de las Armadas es, *“obtener la supremacía marítima, no solamente de manera local, sino sobre el área general de la guerra”*<sup>38</sup>. Esta función es tan importante en la actualidad como lo fue antaño. Mahan consideraba que al perderse el poderío marítimo de una nación, los aliados y sus fuerzas navales con base en los diferentes mares del mundo se verían aislados, así mismo el perímetro de defensa sería replegado a la línea de costa y a la industria le faltarían los recursos necesarios para manufacturar los productos esenciales.

El eje del concepto estratégico de Mahan está constituido por la idea fundamental del mar como vía de comunicación. En este aspecto, tal vía puede ser empleada en el comercio para el transporte de mercancías y personas, y ello da lugar al primero de los tres elementos que

---

<sup>38</sup> Mahan, A. T. (1889) *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, USA, p. 255



lo constituyen, la Marina Mercante. La misma vía de comunicación servirá para ser empleada como línea de ataque o defensa en caso de guerra, teniendo como objetivo primordial la defensa o el ataque al tráfico marítimo, así aparece el segundo elemento, la marina de guerra. Sobre estos dos elementos no es posible sostener plataforma alguna, hace falta el apoyo logístico para dar abrigo, abastecimiento, mantenimiento y espacios de operación a la Marina Mercante y de guerra, que complementa el pedestal sobre el que se asienta el poder del mar, con ello aparece el tercer elemento que lo soporta; las bases navales y los puertos.

### **Teoría de Sir Halford J. Mac – Kinder**

Establece que un Poder Terrestre centralizado que controle recursos naturales vastos y población será el tipo de nación más poderosa de la tierra. Sir Halford J. Mac – Kinder, un geógrafo inglés, presentó ese punto de vista en 1904, en un escrito denominado *“El Pivote Geográfico de la Historia”*.

La teoría básica de Mac – Kinder establece que una nación que controle el corazón de Euroasia (Rusia y Europa Oriental), podrá mejorando las comunicaciones terrestres y una industria en desarrollo, expandirse hasta las líneas de costa y capturar las bases de mar europeas desde el lado de tierra. Habiendo logrado lo anterior sería fácil capturar África. Además estipuló que, Europa, Asia y África, formaban la “Isla del Mundo” y que controlaban suficientes recursos y mano de obra como para cambiar el Balance de Poder en el mundo, y que América, Inglaterra, Japón y Australia, caerían bajo el dominio del poder del “Corazón de la Tierra”.

A pesar de que Mac – Kinder nació en una potencia marítima (Inglaterra), creyó que el dominio mundial lo alcanzaría la Potencia Terrestre que dominará la zona continental más importante del mundo (desde el punto de vista estratégico). Asumió que el “Corazón de la Tierra” desarrollaría extensas y modernas comunicaciones terrestres y poderío industrial.

Mac – Kinder acortó los límites del “Corazón de la Tierra”: desde la zona montañosa de Euroasia hasta el este del río Yenisei, en Siberia; de ahí al sur hasta Mongolia y Shinkiang;

posteriormente al oeste hasta Afganistán y el Mar Negro, llegando por los Cárpatos al Mar Báltico. La Tierra – Corazón es una zona de llanuras exteriores con una sola vía de entrada entre los Cárpatos y el Báltico y que fue uno de los motivos que hizo a Mac – Kinder extender hacia el oeste los primitivos límites de la zona pivote para controlar la Europa oriental, clave según su célebre axioma, del dominio mundial:

*El que domine la Europa Oriental dominará la "Tierra – Corazón"; el que domine la "Tierra – Corazón" dominará la "Isla del mundo"; el que domine la "Isla del Mundo", dominará al mundo.*

Históricamente, las potencias terrestres dominantes del "Corazón de la Tierra" han ocupado segundos lugares en conflictos con naciones marítimas y sus aliados. Solamente se tiene que estudiar las numerosas guerras de Europa en los últimos quinientos años para ver que las naciones orientadas hacia tierra, aunque frecuentemente fueron victoriosas en el rompimiento de las hostilidades, generalmente terminaron pidiendo la paz. Las naciones marítimas pudieron entonces dictar términos y adquirir territorios con los que ampliaron aún más su control de las rutas marítimas.

### **Interrelación de Teorías**

De las teorías previamente revisadas podemos concluir que Mahan y Mac – Kinder, coinciden en los seis principios generales: *situación geográfica; fronteras; espacio; gobierno; población y carácter*; difiriendo en los medios que se emplearían para lograr el dominio del mundo, siendo para Mahan a través del Poder Marítimo y para Mac – Kinder mediante el Poder Terrestre.

En este mundo cada vez más globalizado, podemos observar la importancia de contar con un Poder Marítimo fuerte, que sea capaz de enfrentar las amenazas que la misma globalización hace al país, desde una Marina Mercante suficiente para transportar las mercancías de carácter estratégico (combustibles), que México necesita, tanto en tiempos de paz como de crisis hasta contar con la infraestructura portuaria competitiva, que optimice los procesos en el manejo de las mercancías.

Para los fines del presente estudio, se propondrán estrategias generales que impulsen el desarrollo del Sistema Portuario y el Poder Naval de México.

### Sistema Portuario

Los cambios sustanciales introducidos en la década de los ochenta al modelo económico mexicano permitieron una rápida apertura comercial del país hacia el exterior. Estas medidas, adicionadas a la privatización y desregulación de la economía, incrementaron los flujos de mercancías a través de los puertos.

A partir de entonces se inició una serie de medidas tendientes a modernizar los puertos, que incluía las estancias de los buques en áreas de fondeo y muelle, así como las operaciones de manejo de carga en puerto. Sin embargo, no ha sido posible establecer una vinculación efectiva de los litorales con las regiones interiores del país, donde se localizan los principales centros de producción, distribución y consumo.

Analizando los flujos de mercancías y la diversificación durante el 2005, se escogieron los puertos más importantes de cada litoral, correspondiendo al Pacífico: Ensenada, Manzanillo y Lázaro Cárdenas; por el Golfo de México, Altamira, Tampico y Veracruz.

<b>Puerto</b>	<b>Carga de Cabotaje <sup>1</sup></b>	<b>Carga de Altura <sup>1</sup></b>	<b>Total <sup>1</sup></b>
Ensenada, BC.	2,962,437	7,320,676	10,283,113
Manzanillo, Col.	16,604,964	11,233,154	27,838,118
Lázaro Cárdenas, Mich.	17,417,169	14,360,084	31,777,253
Altamira, Tamps.	9,354,847	9,122,561	18,477,408
Tampico, Tamps.	11,525,621	5,401,442	16,927,063
Veracruz, Ver.	16,528,107	15,646,336	32,174,443
<b>Total <sup>2</sup></b>	<b>74,393,145</b>	<b>63,084,253</b>	<b>137,477,398</b>

<sup>1</sup> Datos: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (2006), *Anuario Estadístico del Sector 2005*, México, [http://portal.set.gob.mx/SetPortal/appmanager/PortalSet?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=set\\_book\\_67](http://portal.set.gob.mx/SetPortal/appmanager/PortalSet?_nfpb=true&_pageLabel=set_book_67)

<sup>2</sup> En toneladas.

Estos seis puertos en su conjunto movilizaron el 42 % de la carga de todo el país. El crecimiento en el movimiento de carga creció un 4.36 % en el Golfo de México, mientras que en el Pacífico su tasa de crecimiento fue del 11.29 %, esto debido principalmente al incremento del comercio entre México y la Cuenca del Pacífico.

## **Problemática General de los Puertos**

Ante las tendencias de la economía, se presentan nuevos retos y oportunidades que hay que aprovechar, ya que la globalización nos obliga a ser cada vez más competitivos a nivel mundial. Por esto, es necesario ampliar la capacidad de los puertos con altos índices de ocupación, así como el dotarlos con la infraestructura necesaria para atender embarcaciones de nuevas generaciones, creando canales de navegación, dársenas, conexiones y terminales intermodales, acordes a las nuevas tecnologías.

Es evidente que todos los puertos nacionales tienen programada una nueva infraestructura de acuerdo con sus propios Programas Maestros; sin embargo, hay algunas obras que por su dimensión, por su carácter estratégico o por la urgencia de su realización, bajo pena de generar elevados sobrecostos a usuarios y prestadores de servicios, adquieren un carácter prioritario, sin embargo, los factores que influyen en la problemática de cada uno de los puertos mexicanos, no son homogéneos, debido principalmente a la carencia de estrategias de desarrollo integrales por parte del gobierno. La problemática general de los puertos mexicanos puede ser agrupada en las siguientes áreas:

### **Operatividad**

Desde la perspectiva operativa, el gran éxito de la reestructuración portuaria iniciada en la década de los noventa ha sido la mejora sustancial en los rendimientos de la **PRIMERA MANIOBRA**; es decir, el movimiento de mercancías del buque hacia las zonas de almacenamiento de las terminales portuarias y viceversa. Esto ha permitido reducir significativamente el tiempo de estadía de los buques en los puertos, beneficiando en tiempo y costo a las líneas navieras, a las propias terminales portuarias, y a los usuarios.

El gran desafío que presenta el movimiento de carga en los puertos nacionales en términos de competitividad, es la falta de continuidad de los altos rendimientos operativos de la **PRIMERA MANIOBRA** en las siguientes fases del transporte y distribución, es decir, en la **SEGUNDA MANIOBRA** y en todas las actividades asociadas a ésta.

En este sentido, el principal “cuello de botella” que enfrenta la competitividad de las cadenas productivas en los puertos se encuentra en la llamada **SEGUNDA MANIOBRA** provocando un largo tiempo de estadía de los contenedores en los patios, o zonas de almacenamiento de las terminales portuarias, superando al doble la estadía promedio mundial<sup>39</sup>:

- Promedio de estadía en puertos mexicanos: 10 días.
- Promedio de estadía en puertos de EE.UU.: 7 días.
- Benchmark internacional de estadía promedio en puertos: 5 días.

Un segundo problema común en los puertos mexicanos, es una inadecuada aplicación logística de los usuarios, debido principalmente a que los pequeños y medianos usuarios tienen escasa participación y asesoría en el desarrollo de estrategias logísticas que mejoren la competitividad de sus cadenas productivas, y por tanto, contribuyen poco a la agilización del despacho de la carga general suelta o contenerizada.

Las causas de este problema son:

- El desconocimiento y escaso control sobre la cadena de transporte y distribución.
- Un circuito de comunicación e información poco integrado con los actores que participan en la **SEGUNDA MANIOBRA**.
- Retrasos en el manejo de la documentación y pagos, que impiden liberar la carga rápidamente.
- Una limitada oferta de servicios especializados de agentes logísticos para el diseño y la operación de cadenas multimodales dedicadas a usuarios menores.

Los agentes y operadores logísticos, constituidos generalmente por empresas subsidiarias de las grandes navieras internacionales que arriban a los puertos mexicanos, dan prioridad

---

<sup>39</sup> Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2002) *CEPAL Review 76 April*, p. 126.

al diseño y atención a la logística de aprovisionamiento y distribución de los grandes usuarios. Estas cadenas productivas más desarrolladas y que cuentan con las mayores facilidades regulatorias, corresponden en México a la industria automotriz.

Un tercer problema que afecta la operatividad del manejo de la carga en los puertos, es una falta de integración de los puertos con los modos de transporte terrestres del país.

El autotransporte aparece como el eslabón más débil de la cadena intermodal en los puertos mexicanos, debido principalmente a que:

- Las empresas de autotransporte en puertos básicamente cumplen funciones de arrastradores de carga a las órdenes de agentes aduanales, agentes navieros u operadores de transporte multimodal.
- En general, no ofrecen servicios integrados con nuevos productos de valor agregado, adaptados a las necesidades específicas de cada usuario.
- Su debilidad les otorga escaso poder de negociación frente a los otros actores de la cadena intermodal.
- Absorben algunos de los sobrecostos por demoras e ineficiencias de la cadena. Por ejemplo, el tiempo de espera para acceder a la carga en la terminal marítima, o para liberarse rápidamente de los contenedores vacíos, cuando regresan de un viaje, entre otros.

Es importante señalar que la debilidad de los autotransportistas no es conveniente para las cadenas integradas de transporte y distribución, ya que tarde o temprano se reflejará en el deterioro del parque vehicular y dificultades adicionales para ofrecer un servicio competitivo.

Por otra parte, los principales “cuellos de botella” del ferrocarril en los puertos nacionales son:

- El escaso desarrollo de infraestructura ferroviaria dentro de los recintos portuarios.
- Dificultad operativa y congestión por falta de áreas con vías de intercambio de equipo ferroviario, que facilite la conectividad entre las terminales marítimas y la ferroviaria.
- Una descoordinación operativa entre las empresas ferroviarias y las terminales marítimas para proveer y retirar el equipo ferroviario oportunamente.
- Carencia de una competencia entre empresas ferroviarias que prestan sus servicios en los puertos, especialmente en Altamira, Tampico y Veracruz, donde confluyen dos empresas ferroviarias, pero sólo una tiene concesionada las vías internas de los recintos portuarios.

En este caso, la empresa competidora paga derechos de arrastre (intercambio), para acceder a las terminales marítimas, el cual tiene un alto costo y deja fuera de competencia a la empresa.

- Normativa ineficaz para regular los derechos de intercambio y los derechos de paso entre las diferentes empresas ferroviarias, de tal manera que se propicie una competencia entre los actores, y se debiliten las tendencias monopólicas.

El resultado de estos “cuellos de botella” se refleja, entre otras cosas, en la escasa participación del ferrocarril en los servicios multimodales de doble estiba de contenedores, que se encuentran vinculados a los puertos mexicanos, desperdiándose además las áreas de oportunidad, perdiendo competitividad frente a los puertos estadounidenses.

### **Normatividad**

La carencia de un sistema de información y documentación integrado, en la **SEGUNDA MANIOBRA**, ocasiona un retraso significativo en la salida de las mercancías de los recintos portuarios. En la **SEGUNDA MANIOBRA** predominan sistemas de información y documentación heterogéneos, careciéndose de un sistema que los integre, y en donde se encuentren conectados todos los actores relevantes que confluyen en la plataforma logística

portuaria para realizar diversas actividades relacionadas con las maniobras, las inspecciones, el desaduanamiento, la liberación y la transportación de la carga. De manera sintética, esta problemática puede resumirse en los siguientes aspectos principales:

- Existe un escaso y desigual desarrollo en las tecnologías de información y/o sistemas inteligentes entre las diversas empresas y actividades vinculadas a los flujos de carga en los puertos. Algunas de las empresas y actores, han desarrollado internamente sistemas sofisticados de comunicación, pero su vinculación con el resto de los agentes que participan en el proceso es desigual, al abarcar desde la presencia física para obtener información o realizar un trámite, hasta el empleo de sistemas de comunicación de diversa índole como la telefonía, el fax, el internet, o el intercambio o transmisión electrónicos de datos.
- Las principales terminales especializadas de contenedores en los puertos mexicanos tienen sistemas automatizados para optimizar sus operaciones internas; no obstante, el vínculo con los actores “externos” (agentes aduanales, agentes logísticos, transportistas, autoridades), no está automatizado, y funciona en muchos casos a base de sistemas convencionales que incluyen el desplazamiento físico para realizar trámites, entregar documentación y hacer pagos, entre otros.
- Otro ejemplo de automatización de ciertos segmentos del proceso lo constituye el sistema incorporado por las Aduanas (SAT-SAAI), mismo que conecta de manera electrónica y en tiempo real a cada una de las aduanas marítimas con los agentes aduanales, los bancos, y recientemente con los agentes navieros, para agilizar el trámite y realizar pagos electrónicos a fin de acelerar los procesos de liberación de las mercancías. Sin embargo, las terminales marítimas, los operadores logísticos, los transportistas y otras autoridades que participan en la **SEGUNDA MANIOBRA** carecen de información en línea del avance de estos trámites para coordinar, o planear sus actividades con anticipación.



- Así, la mayoría de las actividades de información y documentación entre las distintas empresas y agentes utilizan medios de comunicación convencionales y por tanto requieren de papeleo y presencia física de los actores. Esto sucede no sólo en las relaciones de los diversos actores con las terminales marítimas, sino también en las que tienen que ver con las autoridades que inspeccionan la carga (PGR, SAGARPA, SEMAR), así como en las que se establecen con el transporte terrestre y con las diversas agencias de carga y operadores logísticos portuarios.
- Hay una gran cantidad de pasos y actividades entre los distintos actores e instituciones, que lejos de optimizar el proceso de liberación de la carga, generan tiempos y costos adicionales en las cadenas de carga en los puertos, reduciendo su competitividad. Bajo este contexto, y considerando que la información y documentos que circulan entre los diversos actores de la **SEGUNDA MANIOBRA**, no están coordinados mediante un servidor común de datos que permita alcanzar una mayor integración de las actividades, y con ello una menor pérdida de tiempo por papeleo o por desplazamiento excesivos de personas que realizan hasta el más insignificante trámite. Sin duda, es en esta vertiente en donde hay muchas mejoras por hacer para alcanzar la mayor eficiencia en el desalojo de la carga movilizada por la plataforma portuaria nacional.

## **Seguridad**

México, consciente de la aparición de nuevas amenazas como el terrorismo y el potencial empleo de armas de destrucción masiva por parte de grupos no estatales o Estados parias, sabe que los puertos del mundo representan grandes oportunidades para la introducción de este tipo de armas, debido al gran volumen de carga que se manejan en ellos y los puertos mexicanos no están exentos de esto.

Debido a ello, se ha establecido un complejo circuito de revisiones que ha repercutido como un problema al prolongar la estadía de la carga en puerto. El procedimiento que se realiza en la mayoría de los puertos mexicanos es el siguiente:

- Los agentes aduanales realizan el reconocimiento previo de la mercancía antes de pasar por aduana. Abren el contenedor, desconsolidan y vuelven a consolidar la carga para comprobar la correspondencia entre los documentos y las mercancías.
- La PGR con el apoyo de la SEMAR y la SEDENA, tienen la obligación de controlar el tráfico de algunas mercancías ilegales, y por esto abren el 100% de los contenedores provenientes de Latinoamérica y del Caribe, y aproximadamente el 10% de los que proceden de otros continentes.

Para algunos productos también son necesarias las revisiones de la SAGARPA y la Secretaría de Salud.

- No existe un mecanismo o instancia que asegure una sola revisión con participación de todas las dependencias y agentes involucrados, antes o en el momento de pasar a la aduana marítima.
- Muchas mercancías caen en abandono en patios de contenedores y bodegas portuarias; no obstante, la autoridad responsable (SHCP), no desaloja dichos bienes del recinto portuario, provocando la saturación anticipada de las terminales y dificultades operativas, que se traducen en maniobras adicionales.

Bajo este contexto el resultado es que:

- El 60% de los contenedores se abren más de una vez, antes de pasar la revisión aduanal.
- Las continuas revisiones ocasionan daños a la mercancía (por malas estibas, por ejemplo), y mermas que finalmente serán absorbidas por los usuarios.
- Se generan sobrecostos para el usuario por cada una de las revisiones y manipulaciones realizadas.

- Las principales terminales de contenedores tienen sobrecostos por saturación, debido al creciente número de contenedores en abandono no desalojados que invaden sus patios de almacenamiento y áreas de operación.

En definitiva, el complejo circuito de revisiones y la poca coordinación de autoridades entre sí y con actores relacionados con la revisión de las mercancías, actúa en desmedro de la competitividad de las cadenas productivas del país, y de la competitividad portuaria al prolongarse la estadía de la carga en puerto.

### **Caso Específico**

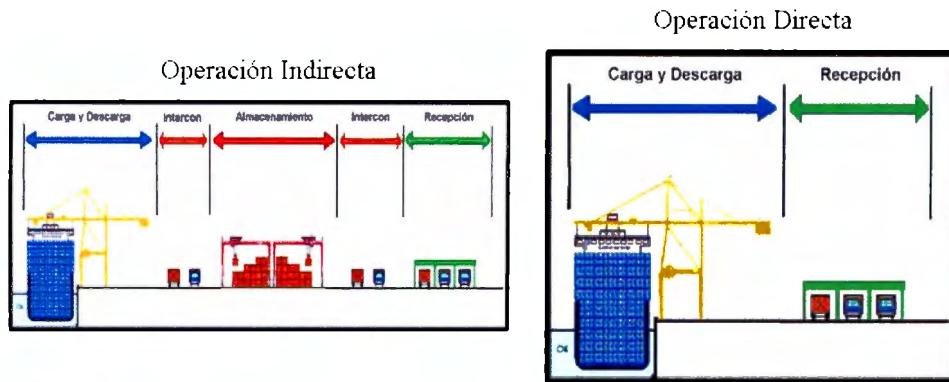
#### **Ampliación del Puerto de Veracruz**

Veracruz es actualmente el puerto comercial más importante del país, y mantiene una dinámica de crecimiento acelerado desde la década de los noventa. A pesar de las mejoras operativas de los últimos años, el crecimiento de la carga empieza a mostrar signos de saturación en elementos específicos de la infraestructura portuaria, como los frentes de agua (posiciones de atraque y muelles). La Administración Portuaria Integral (API) de Veracruz está evaluando diversas opciones para la ampliación del puerto, en un proyecto de gran envergadura, que busca duplicar la capacidad instalada actualmente.

Este proyecto consiste en la creación de un puerto alterno en la parte norte de Veracruz, en bahía Vergara, para ampliar las actuales capacidades de manejo de carga, sin embargo es necesario evaluar el nivel de eficiencia operativa portuaria de Veracruz, con el fin de determinar la conveniencia de crear este nuevo puerto.

#### **Análisis de Información**

El nivel de eficiencia operativa portuaria consiste en dejar la operación de carga indirecta y alcanzar la operación de carga directa.

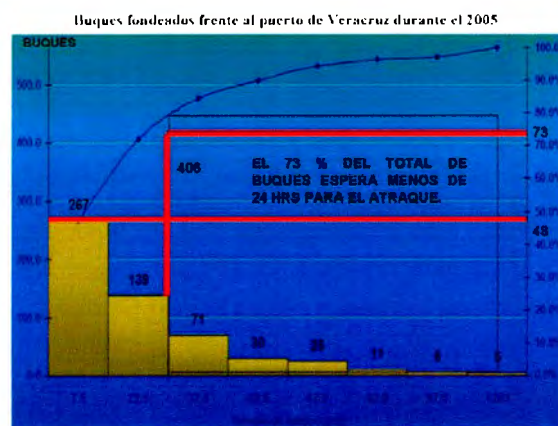


Fuente: Dirección Adjunta de Obras y Dragado, Secretaria de Marina.

El parámetro del análisis es del momento de llegada del transporte marítimo hasta el momento de salida del transporte terrestre y las cuatro variables fundamentales: fondeo, carga, patios y entrega/recepción.

### Fondeo

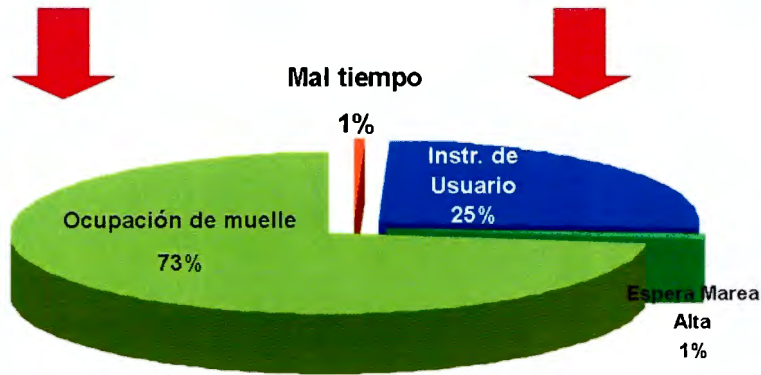
El 73 % de los buques que arriban al puerto de Veracruz, tienen que esperar menos de 24 horas fondeados para entrar a puerto, siendo las causas para fondear el 73 % por muelles ocupados, 25 % por instrucciones del usuario, 1 % por mal tiempo y 1 % para esperar marea alta.



Fuente: Dirección Adjunta de Obras y Dragado, Secretaria de Marina.

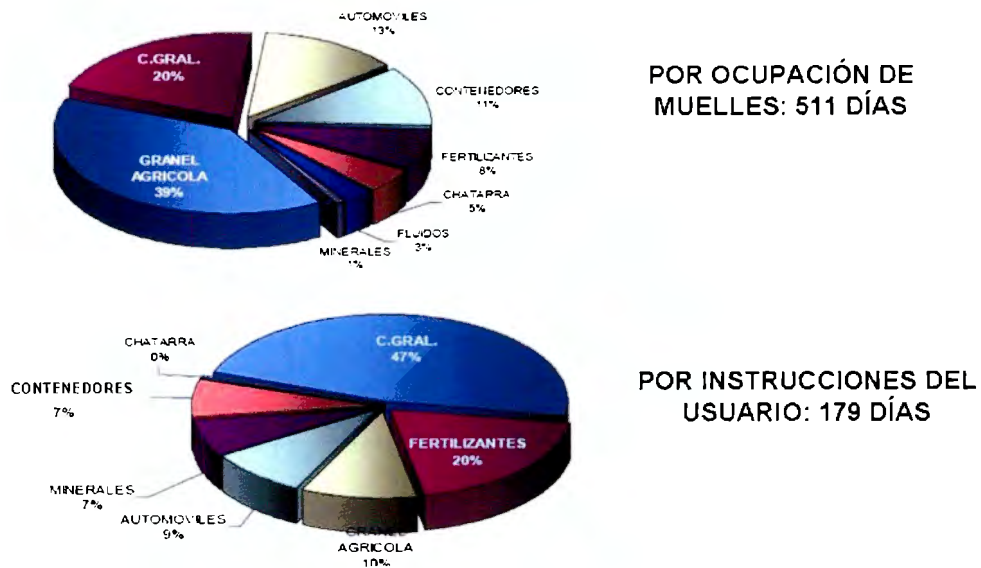
Los tiempos y causas por fondeo de buques por estar ocupados los muelles, se deben principalmente a la carga a granel, de igual manera ocurre cuando el buque tuvo que permanecer fondeado por instrucciones del usuario.

Causas del fondeo en Veracruz 2005



Fuente: Dirección Adjunta de Obras y Dragado, Secretaria de Marina.

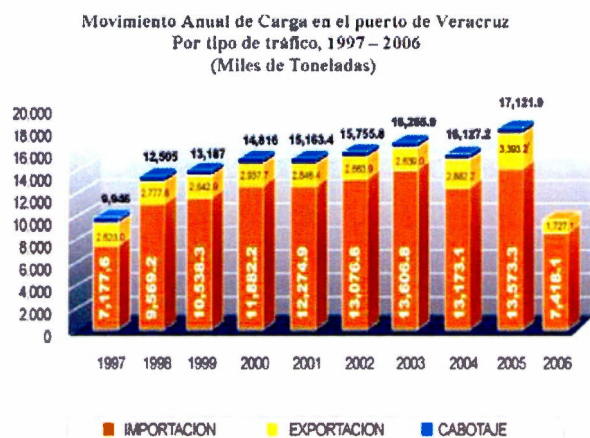
Porcentual del tiempo de fondeo por carga 2005



Fuente: Dirección Adjunta de Obras y Dragado, Secretaria de Marina.

## Carga y Descarga de Buques

El movimiento anual de carga en el puerto de Veracruz, pasó de 16,127.2 millones de toneladas en el 2004 a 17,121.9 millones de toneladas en el 2005, un incremento de 6.2 %.



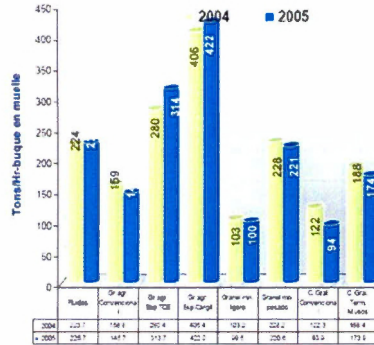
Fuente: Dirección Adjunta de Obras y Dragado, Secretaría de Marina.

En la distribución de estas cargas por su tipo, se destaca que la carga a granel (agrícola, mineral) es superior en un 10 % a la carga contenerizada, siendo la carga agrícola la que es mayormente movida en toneladas por hora, además de no existir una proporcionalidad en el manejo de contenedores en los diferentes muelles de Veracruz. Esto repercute en que los muelles de carga general números 6, 7 y Terminal de Usos Múltiples (TUM), estén mayormente ocupados.

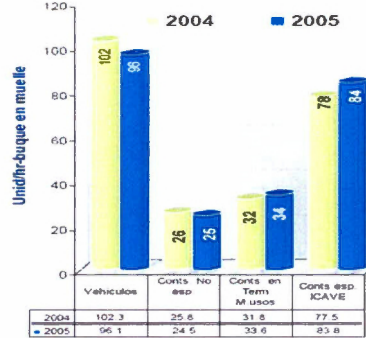


Fuente: Dirección Adjunta de Obras y Dragado, Secretaría de Marina.

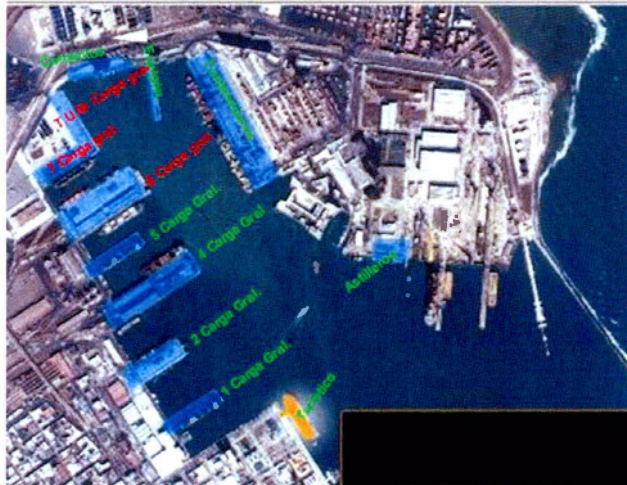
**Toneladas por hora de Buques en muelles, desde su inicio de operaciones hasta el final Comparativo 2004 - 2005**



**Unidades por hora de Buques en muelles, desde su inicio de operaciones hasta el final**



Fuente: Dirección Adjunta de Obras y Dragado, Secretaría de Marina.



Fuente: Dirección Adjunta de Obras y Dragado, Secretaría de Marina.

### Tiempo en Patios

La carga es diseminada de manera ordenada pero dispersa, esto ocasiona que tenga que permanecer más tiempo en los patios debido a la necesidad de más maniobras para la salida de la mercancía del recinto portuario.





Fuente: Dirección Adjunta de Obras y Dragado. Secretaria de Marina.

### **Entrega y Recepción**

Conforme la última reforma de la Ley Aduanera, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 2006, se modificó lo establecido en el artículo 15 de citada ley, quedando como sigue:

*ARTICULO 15. Los particulares que obtengan concesión o autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, deberán cumplir con los lineamientos que determinen las autoridades aduaneras para el control, vigilancia y seguridad del recinto fiscalizado y de las mercancías de comercio exterior, así como con lo siguiente:*

*V. Permitir el almacenamiento gratuito de las mercancías, de conformidad con lo siguiente:*

- a) En mercancías de importación, dos días, excepto en recintos fiscalizados que se encuentren en aduanas de tráfico marítimo, en cuyo caso el plazo será de cinco días.*



*b) En mercancías de exportación, quince días, excepto minerales, en cuyo caso el plazo será de treinta días.*

*Los plazos a que se refiere esta fracción se computarán en días hábiles a partir del día siguiente a aquél en que el almacén reciba las mercancías, independientemente de que hayan sido objeto de transferencia o transbordo. **Tratándose de importaciones que se efectúen por vía marítima o aérea, el plazo se computará a partir del día en que el consignatario reciba la comunicación de que las mercancías han entrado al almacén.***

Se destaca entonces que la normatividad establece cinco días de almacenaje máximo para las mercancías de importación y que este plazo corre a partir de que se comunique al usuario la entrada de la mercancía al almacén.

## **Conclusiones**

Respecto al fondeo:

- Falta de programación efectiva en arribos y zarpes de buques.
- Se requiere disminuir los tiempos de espera de los buques en muelle.

Sobre la carga:

- Múltiples productos de carga.
- Maniobras excesivas.
- La carga mayoritaria es la de granel, sin embargo la que se almacena en patios es la de contenedores. Si quisiéramos transportar la carga a granel en contenedores, necesitaríamos una gran cantidad de patios de los que actualmente están asignados a la carga contenerizada.
- Veracruz es un puerto tradicional de carga indirecta, sobre todo de contenedores.

De los patios:

- Demasiado almacenamiento de contenedores.
- Los espacios no están estratégicamente distribuidos.
- Faltan áreas por cesionar (reservas).
- Áreas potenciales de desarrollo dentro del propio recinto.
- Veracruz tiende a convertirse en un puerto bodega.

Sobre la entrega – recepción:

- Lentitud en el proceso de entrega – recepción de la carga contenerizada.
- La aduana no trabaja las 24 horas.
- Falta de coordinación de autoridades vinculadas al puerto.
- Falta de comunicación efectiva con los consignatarios.

Por lo anteriormente expuesto y para este caso en específico, la Administración Portuaria Integral de Veracruz no requiere la construcción de otro puerto, si antes no eficientiza el proceso de operación portuaria que agilice, sobre todo, el desalojo de los contenedores, incluyendo la búsqueda de la vocación especializada de la carga a manejar en el puerto, así como la optimización de los espacios y celeridad en la entrega – recepción a los diferentes medios de transporte.

### **Estrategias de solución para desarrollar los Puertos Mexicanos**

Para llevar a cabo una transformación portuaria es necesario replantear la problemática existente en cada uno de los puertos, considerando las siguientes observaciones:

- Plantear una apertura a inversionistas privados tanto nacionales como internacionales, para la operación y prestación de servicios e incluso en la propia administración de los puertos.

- Promover mecanismos de integración entre los puertos y los sistemas terrestres de transporte.
- Definir el papel del Estado en cuanto a la rectoría de actividades y las funciones normativas, supervisión y operación de las terminales y la prestación de servicios la cual estaría a cargo de los particulares.
- Procurar un ambiente de competencia entre los puertos a través de la participación de inversión privada.
- Otorgar una administración propia y autónoma, autosuficiente para cada puerto o conjunto pequeño de ellos, destacando que conforme a la ley, los bienes del recinto portuario, (zonas de agua, infraestructura, terminales, instalaciones y áreas de tierra), son del dominio de la Federación y únicamente se concesiona para su uso, aprovechamiento y explotación.

Para aprovechar el crecimiento en el intercambio comercial entre México y la Cuenca de Pacífico es necesario desarrollar corredores intermodales a través de los puertos mexicanos, los cuales permitirían un manejo eficiente de las mercancías desde y hacia los puertos, haciéndolo competitivo a nivel nacional e internacional, lo que seguro provocaría un estímulo a la iniciativa privada para establecer nuevamente una Marina Mercante de cabotaje fuerte, y que este sea el pie veterano para el resurgimiento de la Marina Mercante de altura.

Estos corredores intermodales serían:

**Asia – Manzanillo/Lázaro Cárdenas – EE.UU.**

En la actualidad este es el proyecto de corredor intermodal internacional que mayor atención recibe por parte de las autoridades y empresarios del sector transporte en México. A fines del 2002 fue presentado como un proyecto de México en la reunión de la Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés), realizada en Los Cabos, Baja California, bajo el nombre de Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico.

Este proyecto pretende enlazar los flujos de contenedores entre el sudeste asiático (concentrados en Singapur) y el centro de los EE.UU. (Missouri, Tennessee, Illinois) atravesando por los puertos de Manzanillo o Lázaro Cárdenas y la frontera norte. Se trataría de una vía complementaria a los puentes terrestres estadounidenses, articulados desde los puertos de Long Beach y Los Ángeles.

La implantación del proyecto resulta, por sí mismo, un ejercicio altamente positivo que estimula el desarrollo de estrategias logísticas, así como de colaboración entre los actores vinculados al transporte internacional y el comercio exterior; no obstante presenta algunas debilidades y amenazas que, de no ser solventadas, podrían cuestionar seriamente la viabilidad del proyecto.

Por una parte, se requiere una coordinación exhaustiva entre autoridades portuarias; operadores de terminales; empresas ferroviarias; aduanas, y la PGR, entre otras entidades, para que el corredor permita un flujo continuo de mercancías. Tal coordinación implica no sólo aspectos operativos, reflejados principalmente en los tiempos de traslado, sino un manejo de precios por parte de los distintos actores que sostenga la competitividad del corredor frente a otras vías existentes.

Por otra parte, existen aspectos críticos en la infraestructura que podrían restar competitividad al corredor. El trazo de la vía férrea en la Sierra Madre Occidental presenta pendientes y curvaturas que obligan a sobrecostos operativos, como la utilización de equipo de tracción adicional, y limita la extensión de los trenes (no mayores de 80 carros). No existe una vía férrea entre Guadalajara y Aguascalientes, por tanto, todos los trenes tienen que bajar a la región del Bajío y volver a subir hacia la frontera norte. Asimismo, se requeriría, entre otras acciones posibles, la ampliación de los patios ferroviarios de maniobras en Laredo y Nuevo Laredo, para solventar el aumento de la demanda propiciada por el corredor. Por último, la ampliación de la terminal especializada de contenedores de Manzanillo se convertiría en una obra prioritaria para atender con holgura el incremento del flujo de contenedores generado por la operación del corredor multimodal.

### **Asia – Ensenada – EE.UU.**

La huelga en los puertos estadounidenses del Pacífico (octubre de 2002) dejó entrever el potencial del puerto de Ensenada para transformarse en un nodo clave de un corredor multimodal alternativo entre Asia y Estados Unidos. La mayoría de los buques desviados hacia costas mexicanas buscaron descargar en Ensenada.

Desgraciadamente las limitaciones de infraestructura impidieron captar mayores flujos. Estas limitaciones consistían en una profundidad inadecuada del canal de acceso, que no supera los 11 metros, y la terminal especializada sólo cuenta con una posición de atraque y dos grúas. Esto limita el tamaño como el número de los buques que pueden ser atendidos en el puerto.

Ensenada tiene dos vetas con fuerte potencial de desarrollo. Por una parte, el mercado de las empresas maquiladoras de Baja California, cuyo vínculo con Oriente alcanza los 300 mil TEU's<sup>40</sup> por año y del que el puerto de Ensenada participa sólo con el 10% de este mercado.

Por otra parte, la construcción del tramo de vía férrea entre Ensenada y Mexicali articularía al puerto tanto con la red norteamericana como con la red ferroviaria nacional y permitiría mover carga entre Asia y el este de los EE.UU.

### **Poder Naval**

México, como un Estado compuesto por territorio, población, instituciones entre otros, y siendo el primero de ellos, un interés vital plenamente identificado, donde se encuentran los bienes, las personas y las instituciones, los cuales en su conjunto, representan el patrimonio humano y material del país. Éste patrimonio debe ser protegido existan o no amenazas evidentes. Para ello está la Armada de México, la cual no se justifica por las amenazas, sino por la existencia del Estado y la necesidad de su protección y defensa, así como parte del Poder Nacional y su componente el Poder Marítimo. La incertidumbre de las amenazas

---

<sup>40</sup> Contenedores de 20 pies

demanda capacidad de alerta, de reacción, de movimiento o despliegue y medios multipropósito o polivalentes.

Por lo anterior y ante una reforma del Estado, como se pretende, podría hacerse efectiva la fusión de las Fuerzas Armadas en una sola Secretaría, en donde el manejo de un presupuesto obedecería más a criterios políticos que a objetivos de las fuerzas. Para efectos del presente estudio, es necesario establecer premisas que permitan regular el establecimiento de estrategias generales de desarrollo:

- A. La extensión geográfica de los espacios marítimos mexicanos permanecerá constante, con riquezas probadas y potenciales de recursos renovables y no renovables, los cuales están y estarán sujetos a un régimen legal para su investigación, exploración y finalmente su explotación. Aunque dichas actividades tienen responsables directos dentro de Administración Pública Federal y en otros órdenes de gobierno, los mismos carecen y carecerán de la infraestructura y personal necesarios para brindar la protección y seguridad adecuadas y políticamente les será más rentable que la Secretaría de Marina con su componente militar, la Armada de México coadyuve en dichas actividades.
- B. Existirán nuevos actores, pero la figura del Estado en el orden mundial no será relevado de su responsabilidad, en relación con los espacios marítimos y su espacio aéreo, aunque se generen modificaciones al derecho internacional y a la legislación nacional. Lo más seguro es que se exija al Estado, ser más estricto respecto al cumplimiento y aplicación integral de la ley por el potencial de riesgos para la seguridad pública e internacional, que dichos espacios representan.
- C. Los compromisos internacionales de nuestro país, en materia de seguridad se reforzarán e inclusive se incrementarán, demandando con ello, una Armada más versátil y más profesional.

Estas premisas indican que en el corto y mediano plazo, las actividades sustantivas de la Secretaría de Marina serán básicamente las mismas, es decir:

- A. Garantizar la defensa marítima del territorio.
- B. Ejercer las funciones del Estado en la mar.
- C. Desarrollar el Poder Naval de la Federación.
- D. Contribuir a la acción del Estado en apoyo a la población.

Por lo anterior, se vislumbra que la Secretaría de Marina tendrá como objetivos principales:

- A. Preservar la Soberanía, la Integridad Territorial y los Intereses Marítimos Nacionales.
- B. Desarrollar el Poder Naval de la Federación en función de la misión y atribuciones de la Armada y de la naturaleza de los riesgos y amenazas.
- C. Preservar el Estado de Derecho en las zonas marinas mexicanas.
- D. Contribuir al desarrollo marítimo nacional.
- E. Modernizar las estructuras y procedimientos educativos, logísticos y administrativos de la Armada de México.
- F. Promover el uso y el aprovechamiento de la tecnología y de la información.

Por último, es conveniente recordar que estas estrategias no pueden ser una referencia estática y requerirán de revisión, evaluación y si es necesario, modificación dependiendo de:

- A. La evolución que en materia de reforma del Estado ocurran en los próximos años.
- B. La situación económica, principalmente nacional.
- C. La situación internacional en lo referente al terrorismo, a las nuevas amenazas, a nuevos conflictos bélicos y al tráfico de armas de destrucción masiva.
- D. La situación interna relacionada con la seguridad pública.

## **Estrategias Generales**

### **Recursos Humanos**

La reestructuración iniciada durante el gobierno del presidente Fox, sobre la administración del personal naval, incluyó la definición de grados tope para los diferentes servicios, se determinó que solo ascendieran los elementos necesarios para cubrir vacantes y se elaboraron las planillas de cada grado. Sin embargo, estos cambios crearon incertidumbre sobre el desarrollo profesional del personal, en especial sobre los requisitos a cubrir para ascenso al grado inmediato, siendo prioritario revisar y consolidar las políticas de recursos humanos.

Para mantener y fortalecer el desarrollo del personal naval se proponen las siguientes estrategias:

- A. Incrementar las Fuerzas de Reacción Anfibia, hasta integrar un Cuerpo Expedicionario Independiente (21,000 elementos), para estar en posibilidades de participar en Operaciones Internacionales de Paz.
- B. Integrar grupos de Fuerzas Especiales en las Regiones Navales para que cuenten con tres equipos de reacción inmediata.
- C. Determinar las necesidades de capacitación del personal naval para fortalecer la investigación y el desarrollo tecnológico propio.
- D. Definir qué áreas de estudio e investigación son importantes para su desarrollo en la Secretaría de Marina para determinar la cantidad de personal naval que es necesario capacitar en las mismas.
- E. Elaborar y difundir políticas que den certidumbre al desarrollo profesional del personal, que incluya reglas claras de ascensos, definición final sobre cantidad de cuerpos y servicios, grados topes para cuerpos técnicos y servicios.



- F. Elaborar y aplicar políticas que den continuidad a la capacitación que recibe el personal naval al término de sus cursos.
- G. Integrar bolsas de trabajo en los sectores público y privado al personal naval con más de 20 años de servicio para que el citado personal continúe trabajando de manera digna.
- H. Definir necesidades reales de personal de servicios, considerando los avances obtenidos en la automatización de procesos.
- I. Elaborar el perfil idóneo del personal de nuevo ingreso para contar con personal más homogéneo desde su ingreso.

### **Recursos Materiales**

Durante el periodo 2001 – 2006, fueron incrementadas las capacidades reales de combate de la Armada, al incorporar al inventario, buques y aviones relativamente modernos, así como la construcción de nuevas clases de buques de patrullas oceánica. Sin embargo, este incremento de capacidades se realizó sin la planificación adecuada, lo que repercutió en adquisiciones de material que no resultó idóneo e incrementó los gastos durante la preparación del material para su empleo.

Por otra parte, es necesario que el país (PEMEX o la iniciativa privada), incremente la inversión en la exploración de nuevos campos petroleros, ya que se empezará a sentir la escasez de petróleo en México, con su consecuente implicación en el desarrollo de las operaciones navales, por la importación de este energético y pago a costo real.

Bajo este contexto, se proponen las siguientes estrategias:

- A. Definir y establecer un Sistema de Defensa Aérea ideal para las costas de nuestro país, enfocando como prioridad la Sonda de Campeche.
- B. Definir y establecer un Sistema de Defensa de Superficie, Submarina y Terrestre para las zonas marinas mexicanas.

- C. Definir una Doctrina de Operaciones Ofensivas de la Armada de México, para hacer sentir la voluntad del Estado, más allá de nuestras costas.
- D. Construir buques para conflictos de baja intensidad, verificando la validez de este concepto, tomando en cuenta la posibilidad de nuestra participación en Fuerzas de Paz Internacionales.
- E. Construir buques logísticos multipropósito.
- F. Diseñar, construir y/o adquirir buques ideales a la Doctrina Operacional definida para los próximos 20 años.
- G. Adquirir las aeronaves ideales a utilizar en operaciones de vigilancia, protección y combate.
- H. Definir y construir vehículos de combate y anfibios ideales de las Fuerzas de Reacción Anfibia.
- I. Determinar y construir buques de Patrulla en Mar Territorial para fortalecer las operaciones de vigilancia.
- J. Definir y construir hospitales y cocinas de campaña para fortalecer las acciones dentro del Plan Marina.
- K. Determinar y construir Centros de Comando, Control y Comunicaciones, fijos y móviles.
- L. Determinar y construir Centros de Comando, Control y Comunicaciones móviles, para interactuar con el Ejército y Fuerza Aérea mexicanos.
- M. Determinar Centros de Comando, Control y Comunicaciones, fijos y móviles, para interactuar con la Guardia Costera y Armada de EE.UU.
- N. Definir y construir infraestructura prototipo de Bases Navales para homogenizar las instalaciones en tierra.

- O. Modernizar los Astilleros, Centros de Reparaciones y Talleres Generales de la Secretaría de Marina para cubrir sus necesidades de construcción, reparación y mantenimiento de buques de la Armada y de los sectores público y privado.
- P. Determinar y desarrollar los sistemas de armas a utilizar en buques, aeronaves y fuerzas terrestres, para sustituir importaciones y la dependencia extranjera.
- Q. Determinar y desarrollar los equipos de guerra electrónica para sustituir importaciones y la dependencia extranjera.
- R. Determinar y desarrollar los equipos de vigilancia, navegación y comunicaciones para buques, aeronaves y fuerzas terrestres, sustituyendo importaciones y la dependencia extranjera.

### **Recursos Financieros**

Las restricciones financieras que prevalecieron durante el sexenio 2001 – 2006, provocaron que la planeación del desarrollo de la Institución, no coincidiera con la asignación de los recursos financieros, debido en parte a las políticas de austeridad impuestas por la actual Administración; esto obligó a un redireccionamiento del presupuesto a la operatividad, con la consecuente limitación de aplicar recursos financieros al estímulo del personal.

Asimismo, la evolución del Estado mexicano, no podrá seguir avanzando si no se realiza un cambio cultural radical: realizar una planeación de largo plazo, ajena a intereses políticos de partido y grupos de poder.

Cuando este cambio cultural ocurra, es importante que esta planeación este alineada a una programación de recursos financieros en tiempo y forma.

Para esta área, se proponen las siguientes estrategias:

- A. Establecer un procedimiento para realizar cabildeo con el Poder Legislativo, a fin de elevar el tope presupuestal anual de la Secretaría de Marina.

- B. Implementar la modalidad de presupuesto militar<sup>41</sup>, con el fin de estar en posibilidades de planear el desarrollo de la Secretaría de Marina.

### **Entorno Marítimo Nacional**

La Secretaría de Marina debe consolidarse como cabeza de Sector, para que las acciones que proponga en el área marítima, provoque su desarrollo y consolidación de la misma. Esta área estratégica del País no ha recibido la atención necesaria por parte de los gobiernos, ocasionando que prevalezca un desorden generalizado en su desarrollo, aumentado con ello, las diferencias económicas y sociales de la ciudadanía que habita en estas zonas y desarrolla actividades afines al mar.

Es conveniente considerar la importancia de los mares en la cadena alimentaria de la población, ya que esto podrá incidir en el desarrollo precipitado y anárquico de puertos, por lo que es conveniente tomar providencias en la normatividad y protección de los recursos marinos.

Para impulsar el desarrollo del entorno marítimo nacional, se proponen las siguientes estrategias:

- A. Impulsar el crecimiento de la Marina Mercante.
- B. Determinar y proponer la construcción de nuevos puertos de altura, impulsando la creación de polos de desarrollo comercial e industrial.
- C. Efectuar estudios sobre la viabilidad de sistemas de propulsión que no utilicen los derivados del petróleo, proponiéndolos para construir una nueva generación de buques mercantes, comerciales y de guerra.

---

<sup>41</sup> Con la definición de la política y doctrina de defensa, sus capacidades, los problemas presupuestarios y de recursos, con una orientación futura en función del relacionamiento geoestratégico y diplomático del país y bajo este contexto, es necesario tener la certeza de disponer del financiamiento previsible, el cual constituye un auxiliar importante a los efectos de los procesos continuos de la planificación de la defensa con perspectiva estratégica y que requiere de un compromiso de gobierno, como garante de recursos presupuestarios a lo largo de un marco cronológico multianual.

- D. Elaborar y proponer políticas de comunicaciones marítimas, que incluya la construcción y colocación de satélites geoestacionarios en las costas nacionales.
- E. Proponer a la Secretaría de Marina como único certificador que evalúe y califique a buques e instalaciones portuarias en cumplimiento del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias.
- F. Proponer la modificación de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la misión en la Ley Orgánica de la Armada de México, a fin de asignar el liderazgo a la Secretaría de Marina, del Sector Marítimo nacional.
- G. Promover la investigación oceanográfica en colaboración con instituciones públicas y privadas.
- H. Desarrollar políticas de desarrollo sustentable de los recursos marinos para convertirlos en el impulso del desarrollo de la economía nacional.
- I. Mantener las profundidades en los puertos de altura para incrementar la seguridad en la navegación.
- J. Establecer en las costas estaciones de radioescucha a los navegantes y de control de tráfico en las aguas marinas mexicanas para proporcionar auxilio inmediato y control de su navegación.
- K. Determinar y proponer un sistema de ayuda a la navegación electrónica para la navegación marítima, aérea y terrestre, con proyección global.

### **Empleo del Poder Naval de la Federación**

La Armada de México, como coadyuvante a garantizar la Soberanía, la Integridad Territorial y el estado de derecho en el área de su competencia, requiere mantener actualizada su planeación estratégica, que incluya el desarrollo de capacidades reales ofensivas y defensivas, así como el desarrollo integral de los recursos humanos, materiales y financieros.

La Armada de México del siglo XXI, necesita desarrollarse paulatinamente pero de manera constante, que le permita cumplir con su misión y ser el escudo de la Nación, proponiéndose las siguientes estrategias para alcanzar este desarrollo:

- A. Definir las áreas que necesitarán una defensa en contra de amenazas aéreas, submarinas, de superficie y terrestres, proponiendo las acciones que minimicen o neutralicen sus efectos.
- B. Definir planes de defensa costera y marítima de nuestro país.
- C. Determinar y ejecutar las operaciones combinadas<sup>42</sup> a llevarse a cabo con los integrantes de la ASPAN.
- D. Determinar y ejecutar las operaciones conjuntas<sup>43</sup> tipo para incrementar la efectividad en la defensa del país.
- E. Definir procedimientos de operación de las fuerzas de ayuda humanitaria internacional, creando una doctrina operacional en esta área.
- F. Definir procedimientos de operación de fuerzas de paz internacionales, para estar preparados al ser llamados a cumplir con este tipo de misiones.
- G. Definir y establecer la integración de las Fuerzas Armadas Mexicanas para incrementar las capacidades militares de México.

---

<sup>42</sup> Son las operaciones que se llevan a cabo, de manera conjunta con Armadas de diferentes países.

<sup>43</sup> Son las operaciones que se llevan a cabo, de manera conjunta con las demás fuerzas de un mismo país.

## Capítulo VI

### Conclusiones y recomendaciones

#### **Conclusiones**

A lo largo del presente trabajo de investigación y desde una perspectiva histórica, se ha podido establecer una relación entre el Poder Económico y el Poder Marítimo, como un hecho obvio. Más allá de compartir características que los definen, el Poder Marítimo es un impulsor del Poder Económico, además de que no es posible negar la estrecha relación que ha existido a lo largo de la historia entre el comercio marítimo y el desarrollo económico global. Esto ha impulsado en muchos países que poseen litorales, a discutir mucho sobre la necesidad de contar con una política marítima que desarrolle su crecimiento.

México es la excepción a la regla: con la ausencia de un liderazgo en el gobierno y una iniciativa privada temerosa de invertir recursos en esta área, no ha sido posible elaborar un programa que desarrolle al Poder Marítimo de manera firme y sostenida. Si bien es cierto que en estos tiempos de globalización e interdependencia del comercio, las asociaciones comerciales y económicas son utilizadas por diferentes países para abrir fronteras a sus productos o como recurso de desarrollo económico es necesario evaluar y replantear programas que den seguridad y bienestar al país y su ciudadanía en el ámbito marítimo.

Considerando que el problema del desarrollo del Poder Marítimo en México y su contexto no han sido constantes, sino que han evolucionado de manera coyuntural y de acuerdo con las diferentes interpretaciones de los actores que han intervenido, se puede concluir que la realidad en que se ubica el Poder Marítimo Nacional con respecto a la infraestructura portuaria, esta basado en los siguientes aspectos:

- A. No se ha contado con una cultura marítima que haya permitido la promoción de actividades de este sector dentro del gobierno, y por consecuencia, la importancia económica y estratégica que representa tener un Poder Marítimo fuerte.

- B. La globalización ha penetrado en forma tal que ha llegado a ubicarse en algunos casos por encima de los intereses nacionales, afectando el desarrollo del Poder Marítimo, llegando a la casi extinción de la flota mercante.
- C. El problema normativo para los puertos radica en una carencia de comunicación y coordinación entre autoridades hacendarías y de los consignatarios de las cargas.
- D. Que existen diversos problemas operacionales para el movimiento de mercancías, los cuales están divididos en: deficiente coordinación y programación entre buques, operadores de los puertos y los consignatarios; falta de especialización en el manejo de mercancías de los puertos; operación de carga/descarga tradicional (indirecta); y deficiente operación de las aduanas.
- E. El fortalecimiento de las medidas de seguridad en los puertos para prevenir el ingreso de armas de destrucción masiva, terroristas y drogas ilegales, ha ocasionado que se incrementen las revisiones y los tiempos para la salida de la mercancía, provocando una pérdida en la competitividad al aumentarse los costos por el manejo de la carga.

Considerando y observando la evolución de los siguientes hechos:

- A. Que el 70 % de la superficie terrestre esta cubierta por el mar.
- B. Que el 90 % del comercio internacional cuando es medido en peso y volumen es transportado por el mar. Esto incluye a la mayoría de los materiales del mundo.
- C. Que la mayoría de las principales ciudades del mundo y las mayores poblaciones urbanas se encuentran dentro de un rango de 200 kilómetros desde la línea de costa.
- D. Que el derecho internacional prevé la libertad de los mares, en los cuales cualquier nación puede utilizar el altamar para propósitos de comercio o de defensa, sin intervenir en otras soberanías, establecidas en tratados internacionales sobre contaminación y la explotación de recursos.



Podemos comprobar que estos han sido constantes a través del siglo pasado y parecen permanecer de la misma forma a lo largo de la presente centuria. Bajo este contexto, es evidente que los mares han sido un factor importante en la historia del desarrollo económico, industrial y humano -y en la historia de la guerra- y lo seguirán siendo; por lo que el impacto histórico del mar en la búsqueda de la abundancia y el desarrollo de una economía global ha estado como un conductor de la globalización y ante esto, es primordial impulsar el crecimiento del Sistema Portuario Nacional que ofrezca mayores márgenes de productividad y eficiencia, desarrollos sociales y regionales, estableciendo metas conjuntas y coordinadas con la Marina Mercante mexicana que permita una competencia favorable frente al autotransporte y al ferrocarril, para lograr un equilibrio justo y de participación en el movimiento de las cargas por vía marítima.

La importancia de un Poder Naval en una economía global descansa sobre dos pilares: una capacidad para afectar los acontecimientos en tierra y una capacidad para controlar el uso del mar. Considerando lo anterior, así como la política exterior de nuestro país, sobre la no intervención en asuntos de otras naciones, resulta innecesario en estos momentos para México desarrollar capacidades bélicas intervencionistas, con las que se pueden afectar los acontecimientos en tierra.

Sin embargo, la importancia del segundo pilar ha aumentado continuamente con la dependencia cada vez mayor del mundo de recursos provenientes del comercio internacional y a través de los océanos. Si en un sistema económico globalizado, somos todos más dependientes del comercio internacional, será necesario contar con un Poder Naval suficiente que sea capaz de proteger este tráfico de mercancías por el mar.

A pesar de que México no se identifica plenamente con el terrorismo, como vecino y socio comercial de los EE.UU., enfrenta esta realidad, considerando que la ocurrencia de un acto terrorista perpetrado en, desde o a través de México, con el propósito de afectar los intereses del vecino del norte, traería graves consecuencias económicas, políticas y sociales, por ello es prioridad proteger la amplia frontera marítima común entre ambos países,

careciéndose de un Poder Naval suficiente para llevar a cabo esta actividad de manera eficiente.

Las causas principales por las que se carece de un Poder Naval adecuado, son:

- A. Un presupuesto insuficiente.
- B. Una amenaza a la seguridad intangible.
- C. El alto costo financiero que significa sostener una Armada, aun cuando ésta sea pequeña y medianamente equipada.

El incremento del comercio y tráfico marítimo tendrán en el futuro inmediato un efecto clave en la globalización de la economía al ser necesario mover mercancías y proporcionar servicios internacionalmente. Si bien es cierto que las personas pueden viajar por aire, la mayoría de las mercancías deben ser transportadas por mar, si es que se desea hacerlo económicamente. Esto traerá como consecuencia necesariamente a un aumento en el tráfico marítimo y será por lo tanto necesario protegerlo, debido a las vulnerabilidades que presenta ante la probable piratería y crimen organizado internacional.

En la lógica de estas potenciales amenazas, México deberá tomar cartas en el asunto, fortaleciendo de manera decidida y constante, las capacidades operativas de la Armada de México.

### **Recomendaciones**

El reto esta está presente, el aprovechamiento de todos los recursos de los mares mexicanos de manera responsable, nos permitirá alcanzar el máximo potencial del país. Es importante no perder la visualización del objetivo a alcanzar, la prosperidad y el bienestar de la nación.

México ha vivido de espaldas al mar, como repercusión de sus problemas intestinos que a lo largo de su vida independiente ha enfrentado, lo que ha sido casi imposible trazar firmes horizontes de desarrollo orientados a los vastos litorales y mares nacionales que conforman

la nación. No obstante, existe una sólida tradición marinera que no ignora las riquezas marítimas y las ventajas que ofrece el mar como medio de comunicación y de desarrollo.

La implementación de las estrategias propuestas por parte del Estado Mexicano para el desarrollo de la infraestructura y operación portuaria y sus hinterland, así como del Poder Naval, descritas en el Capítulo V de este estudio, permitirían sentar las bases de un crecimiento del Poder Marítimo mexicano a largo plazo, que a su vez impulse una cultura marítima del país, tan necesaria desde el nacimiento de México como país independiente.

## **Bibliografía**

Adler, Philip J. (1999), *“World Civilizations, Vol. I”*, USA, Wadsworth.

Del Peón Álvarez, Lorenzo. (1996), *“Política Marítima y México”*, México, SEMAR.

Bonilla, Juan de Dios. (1962), *“Historia Marítima de México”*, México, Editorial Litorales.

Centro de Estudios Superiores Navales. (2003), *“Poder Marítimo”*, México, CESNAV.

Centro de Estudios Superiores Navales. (1985), *“Poder Nacional”*, México, Taller Autográfico CESNAV.

Comisión de Estudios Especiales. (2003), *“Doctrina de la Armada de México para enfrentar conflictos de baja intensidad”*, México, Secretaría de Marina.

Comunicación Social. (2006), *“El INEGI da a conocer los Resultados Definitivos del II Censo de Población y Vivienda 2005”*, Aguascalientes, INEGI.

Confederación de Cámaras Industriales. (2001), *“Sorprendente el rezago de la Marina Mercante nacional: prácticamente no existe ni ha existido una política de apoyo al transporte marítimo”*, México, Industria Virtual N° 15.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2006), *“Anuario Estadístico de los Puertos de México 2005”*, México, SCT.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2006), *“Estadística Marítima”*, México, SCT.

*Historia Universal Salvat, tomos 4, 5, 13, 15 y 17*, México: Salvat Editores, 1999.

Hoffmann, Jan. (2003), "*La Globalización y la Competitividad del Sector Portuario de México*", México, Documento presentado ante el Ciclo de Conferencias Magistrales sobre Competitividad Portuaria en la Universidad de Colima.

Instituto Mexicano del Transporte. (2003), "*Diagnóstico General sobre la Plataforma Logística de Transporte de Carga en México*", México, SCT.

*La Gran Portátil, Vol. 3.* Colombia, Larousse, 2002.

Mackinder, Sir Halford J. (1904), "*The Geographical Pivot of History*", Gran Bretaña, Trabajo entregado a la Real Sociedad de Geografía.

Mahan, Alfred T. (1889), "*The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*", USA, Sampson Low and Co.

Martínez de Anda, Carlos A. (2005), "*Diccionario Naval tomo I y II*". México, Secretaría de Marina.

Morris, James M. (1990), "*History of the US Navy*", USA, Brompton.

NEDECO. (1955), "*Estudio General sobre el Programa de Progreso Marítimo de México*", México, NEDECO.

Ortega Muñiz, Carlos. (2001), "*El Poder Marítimo Mexicano ante las amenazas de fin de Siglo y su influencia en la Seguridad Nacional*", México, Tesis no publicada, Colegio de Defensa Nacional.

Presidencia de la República. Gobierno Federal. (2001), "*Plan Nacional de Desarrollo 2001 – 2006*", México, Presidencia de la República.

Rawlinson, George. (1889), "*History of Phoenicia*", University of Oxford, Longmans, Green, and Co.

Rebolledo Guiot, Miguel A. (1999), "*Influencia del Poder Marítimo en el Desarrollo de una Nación*", México, Revista del CESNAV, Núm. Extraordinario.

Renfrew, Colin. (1992), *"Mundos del Pasado, Atlas de Arqueología"*, Italia, Plaza & Janes Editores.

Salomón Velmar, Alejandro. (1999), *"Interrelación entre el poder marítimo y el Poder Naval"*, México, Revista del CESNAV, Revista Núm. Extraordinario.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2006), *"Anuario Estadístico del Sector 2005"*, México, SCT.

Smith, William. (1855), *"A History of Greece from the Earliest Times to the Roman Conquest"*, Boston, Hickling, Swan, & Brown.

Tangredi, Sam J. (2002), *"Globalization and Maritime Power"*, USA, Institute for National Strategic Studies, National Defense University.

Thiago Cintra, José. (1991), *"Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo"*, México, CESNAV.

Torres, Fco. Javier y José Iván González. *"Guía básica para hacer Trabajos de Investigación"*, México, Géminis Editores e Impresores.

Unidad de Planeación Estratégica. (2005), *"Evaluación del PID 2001 – 2006 en 4 años de Administración"*, México, Secretaría de Marina.

Unidad de Planeación Estratégica. (2005), *"Programa Institucional de Desarrollo de la Secretaría de Marina 2001 – 2006"*, México, Secretaría de Marina.

Vega, G. Gerardo C. R., (2000), *"Seguridad Nacional, Concepto, Organización, Método"*, México.

Winks, Robin W. (1995), *"A history of civilization: prehistory to the present"*, USA, Pretince Hall.