
INFLUENCIA DE LA GEOPOLÍTICA EN LA INDUSTRIA AERONÁUTICA MEXICANA. UNA APROXIMACIÓN DESDE LA SEGURIDAD NACIONAL

Homero MUÑOZ-GURMILÁN

Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), México

RESUMEN

Se analiza la influencia de la geopolítica de las grandes potencias y de las potencias emergentes en la industria aeronáutica en México, partiendo de una perspectiva de la seguridad nacional, mediante una metodología cualitativa, bajo el diseño del estudio de caso.

Para el estudio de la geopolítica se emplearon los fundamentos teóricos de la geopolítica clásica y la geopolítica crítica, seleccionando como potencias globales con influencia en México a los Estados Unidos, la Unión Europea, Rusia y China; las potencias emergentes o regionales elegidas fueron Brasil, India y Turquía.

Ambas categorías fueron señaladas por su influencia en México, ya sea por la proyección de sus intereses con base en su industria aeronáutica, o por sus potencialidades y similitudes con el Estado mexicano para el desarrollo de su industria aeronáutica nacional, bajo una aproximación de la seguridad nacional.

Palabras clave: seguridad nacional, industria aeronáutica, geopolítica crítica, geopolítica clásica.

INFLUENCE OF GEOPOLITICS ON THE MEXICAN AERONAUTICAL INDUSTRY. AN APPROACH FROM NATIONAL SECURITY ABSTRACT

The influence of the geopolitics of the great powers and emerging powers in the aeronautical industry in Mexico is analyzed, starting from a perspective of national security, through a qualitative methodology, under the design of the case study.

For the study of geopolitics, the theoretical foundations of classical geopolitics and critical geopolitics were used, selecting as global powers with influence in Mexico the United States, the European Union, Russia, and China. The chosen emerging or regional powers were Brazil, India, and Turkey.

Both categories were indicated by their influence in Mexico, either by the projection of their interests based on their aeronautical industry or by their potentialities and similarities with the Mexican State for the development of its national aeronautical industry, under a national security approach.

Keywords: National security, aeronautical industry, critical geopolitics, classical geopolitics.

A. INTRODUCCIÓN

La geopolítica y la industria aeronáutica son dos áreas de estudio que tienen una relación directa, considerando que ambas presentan una conexión que involucra a las relaciones internacionales y a la seguridad nacional de los países que buscan consolidar su industria a nivel mundial. La industria aeronáutica de cualquier país requiere de una proyección de sus intereses, en parte por su inherente necesidad de traspasar fronteras, así como de la influencia económica y tecnológica que representa.

Sin embargo, no existe ningún país que sea totalmente autónomo en materia aeronáutica o aeroespacial. México no cuenta con una industria aeronáutica nacional consolidada, por lo que se crea una elevada dependencia tecnológica del exterior, que si bien ha fundado intentos aislados de generar una industria propia, éstos han sucumbido ante los diversos factores que le afectan y pueden contribuir a su desarrollo, desde las crisis económicas recurrentes, pasando por una fuerte dependencia tecnológica, hasta la carencia de políticas de Estado consistentes y acordes con las necesidades y al tamaño de la economía.

Todos estos factores hacen de la industria aeronáutica en México un campo fértil para las empresas transnacionales extranjeras,

favorable para que sus compañías aeronáuticas civiles y de defensa ejerzan su influencia geopolítica por conducto de sus empresas aeroespaciales, con poca o nula capacidad del Estado mexicano para competir, aún dentro del territorio nacional, con empresas propias que generen sistemas o aeronaves nacionales.

La carencia de una capacidad de desarrollar industria aeronáutica propia en México afecta su capacidad de crear tecnología propia, por lo que el factor científico-tecnológico de la seguridad nacional se ve mermado. En este mismo sentido, el factor económico de la seguridad nacional en México también se ve afectado, ya que los ingresos por el desempeño de patentes son canalizados hacia las empresas aeroespaciales de otros Estados de donde son originarias.

En cuanto al factor militar de la seguridad nacional, éste resulta influenciado por la carencia de industria propia, ya que las aeronaves y su tren logístico dependen de las decisiones de otros Estados; así, la geopolítica puede jugar un papel preponderante en la determinación de las aeronaves y sistemas que pueden ser adquiridos para satisfacer las necesidades de las Fuerzas Armadas mexicanas. Todos estos factores de la seguridad nacional generan un vínculo directo o indirecto con la geopolítica que ejerzan las potencias globales y regionales a través de su industria, en un Estado como México.

B. MATERIALES Y MÉTODOS

La metodología empleada para el presente artículo es la del paradigma cualitativo, mediante el empleo del diseño del estudio de caso (Creswel, 2007; Stake, 1999; Yin, 2014), estableciendo dos dimensiones que constituyen los límites del estudio de caso. La primera delimitación se refiere al periodo de tiempo que abarca el estudio, establecido a partir de 1994 hasta 2019, pero dividido a su vez en dos periodos por el año 2006, debido a la extensión de tiempo que representa; definido así con base en la interdependencia compleja (Keohane, 1988) y su evolución en México durante ese periodo de tiempo. La segunda delimitación tiene que ver con la selección de los Estados que cuentan con una industria aeronáutica cuya influencia tenga presencia en México en el periodo seleccionado, cuyo resultado fue el de grandes potencias como los Estados Unidos, Rusia, China y la

Unión Europea, así como potencias emergentes como Turquía, India y Brasil.

C. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN

En esta parte del documento se analiza la geopolítica que ejercen los dos grupos de potencias mundiales en México a través de su industria aeronáutica, y cómo afecta a su seguridad nacional. La metodología de estudio de caso (Creswel, 2007; Stake, 1999; Yin, 2014) en este apartado se divide en dos grupos que son: las grandes potencias (Estados Unidos, Europa, Rusia y China) y las potencias emergentes (Brasil, India y Turquía); todas estas representadas con alguna influencia en la industria aeronáutica en México y en la geopolítica mundial o regional.

Para llevar a cabo el análisis de la geopolítica y su influencia en la seguridad nacional del Estado mexicano, se tomaron los conceptos de la geopolítica clásica de Kjellen (Cairo, 2011) y Haushofer (Cuellar, 2012), en donde la consideran como una ciencia que establece una relación entre la política y su “dependencia con relación al suelo”, es decir, la relación del territorio con los hechos políticos.

Esta geopolítica clásica se encuentra vinculada en la práctica con las grandes potencias, cuyos exponentes de Estados Unidos son Alfred T. Mahan (1965), Hans Morgenthau (1948) o Nicolás Spykman (1944); todos ellos con una fuerte influencia en el ascenso como potencia mundial estadounidense en el siglo XX. Otras potencias globales como Rusia y China tienden a proyectar sus intereses geopolíticos de manera distinta y con cambios significativos a lo largo del siglo XX (Oropeza, 2018), (Phiri, 2019:135), en especial a partir del final de la Guerra Fría, cuando la unipolaridad se convierte de manera gradual en multipolaridad, conforme China se posiciona como potencia global y configura un tablero mundial de alianzas con las potencias regionales y, en ocasiones, con países del llamado Tercer Mundo (Marcu, 2007), (Ariza-Casallas, 2013).

En el caso de las potencias emergentes que se analizan en el presente artículo, la geopolítica crítica es considerada como la más adecuada para vincular el ascenso de estas potencias en la configura-

ción multipolar del poder en el escenario internacional contemporáneo que abarca el estudio de caso.

Así podemos encontrar que los factores tecnológicos tienen más influencia en el escenario geopolítico mundial (Ek, 2000; O'Tuathail, 1998), así como la globalización de la economía, el terrorismo o las nuevas amenazas para los Estados, como las migraciones o los nuevos nacionalismos (Dalby, 2000).

1. Geopolítica de las grandes potencias y su industria aeronáutica en México

a. Estados Unidos

Los antecedentes de la geopolítica de los Estados Unidos datan de principios del siglo XIX, cuando los presidentes como James Monroe propiciaron su expansionismo con base en la doctrina que lleva su nombre. Las políticas expansionistas estadounidenses lo llevaron a posicionarse y consolidarse como una potencia global, al amparo de las teorías de Alfred T. Mahan (1965).

Durante el siglo XX la geopolítica estadounidense mantuvo su continuidad, sintetizada en el pensamiento de Seversky (1943), como una proyección de las teorías de Mahan (1965), para aplicarlas al dominio del aire, enfocadas a mantener una supremacía tecnológica y del espacio aéreo de los Estados Unidos, una vez que concluyese la Segunda Guerra Mundial.

Las teorías de Warden (1995), aplicadas en la Primera Guerra del Golfo Pérsico, constituyen una evolución de las teorías de aplicación geopolítica para que los Estados Unidos mantuviera su hegemonía mundial, con un papel cada vez más preponderante de los avances tecnológicos, así como de cambios en la doctrina de la guerra orientados a estas nuevas tecnologías, como la Revolución de los Asuntos Militares o Revolution of Military Affairs (Mathews y Maharani, 2008).

Al concluir la Guerra Fría en 1991, con el desmantelamiento de la Unión Soviética, los Estados Unidos se convirtieron en la poten-

cia hegemónica global y unipolar, liderando la globalización a favor de su economía (Pozzi y Nigra, 2010), pero con una contracción del gasto militar y de defensa que propició las fusiones de las principales empresas de defensa que inició a partir de 1993 (Pereyra, 2003:424).

En la Tabla 1 se puede apreciar cómo las primeras tres compañías de defensa en el mundo, por su capacidad de ventas en miles de millones de dólares, eran de los Estados Unidos.

La primera compañía europea que aparece es de origen británico y ocupa la cuarta posición, British Aerospace, con base en las ventas de armamento en miles de millones de dólares, aunque esta compañía resulta ser un socio estratégico de la industria estadounidense.

Las fusiones de consorcios de defensa y aeroespaciales europeas se iniciaron a partir de 1998, como la creación de la European Aerospace and Defense Company EADC, que más tarde en el año 2000 se convertiría en European Aeronautic Defence and Space EADS, con la incorporación de la española Construcciones Aeronáuticas S.A. o C.A.S.A. (Pereyra, 2003:425, 429).

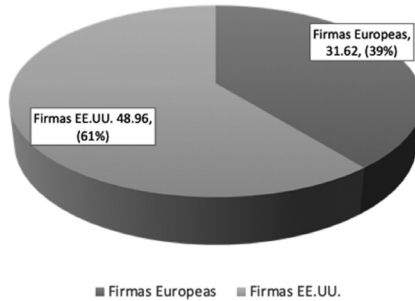
Las fusiones europeas se dieron cinco años después que en los Estados Unidos, aún en el seno de los principales países miembros de la OTAN, en busca de una mayor autonomía de la industria norteamericana.

Esta respuesta geopolítica de concretar fusiones al interior de la OTAN sólo podía darse al finalizar la Guerra Fría, ya que los países europeos buscaban desarrollar su propia capacidad de ejercer influencia a través de su industria y disminuir la dependencia de los Estados Unidos, sin necesidad de establecer una rivalidad bélica y tecnológica como la que se tenía con la extinta URSS.

Tabla 1. Compañías de Defensa en el mundo (1995).			
No.	Compañía	País	Ventas de armamento MMDD
1	<i>Lockheed-Martín</i>	EE.UU.	19.39
2	<i>Boeing</i>	EE.UU.	17.90
3	<i>Raytheon</i>	EE.UU.	11.67
4	<i>British Aerospace</i>	Reino Unido	6.47
5	<i>Thompson</i>	Francia	4.68
6	<i>Aerospatiale/Dassault</i>	Francia	4.15
7	<i>GEC</i>	Reino Unido	4.12
8	<i>United Technologies</i>	EE.UU.	3.65
9	<i>Lagardere Groupe (Matra)</i>	Francia	3.29
10	<i>Daimler Benz Aerospace</i>	Alemania	3.25
11	<i>DCN</i>	Francia	3.07
12	<i>General Dynamics</i>	EE.UU.	2.90
13	<i>Finmeccanica</i>	Italia	2.59
14	<i>Litton Industries</i>	EE.UU.	2.40
15	<i>Mitsubishi Heavy Industries</i>	Japón	2.22
<i>Fuente: Elaboración propia con información de (Pereyra, 2003:424) y citado por (Muñoz-Gurmilán, 2020).</i>			

Sin embargo, el predominio de las firmas se daba a favor de las estadounidenses, con un 61 % (figura 1).

Figura 1
Comparativo ventas de armamento
1995 mdd



Nota: Elaboración propia con información de (Pereyra, 2003, p. 424).

En México, las firmas de las grandes potencias compartían el mercado de aeronaves civiles y militares, pero con algunas particularidades. En el caso de la aviación civil, en el periodo de 1994 a 2006, las aerolíneas mexicanas sólo adquirieron aeronaves de procedencia europea o norteamericana, pero las Fuerzas Armadas Mexicanas hicieron grandes compras de helicópteros y aviones de procedencia rusa (Bromley, 2010).

Las firmas aeronáuticas europeas como C.A.S.A. y Eurocopter mantuvieron presencia en México con aviones españoles y helicópteros alemanes y franceses, adquiridos desde los años 1980. Todas estas aeronaves fueron sometidas a actualizaciones por sus respectivas empresas constructoras en 2003 (Marina, 2006), lo que le dio una continuidad a su presencia en México.

A partir de 2007 hasta 2016, el mercado ruso de aeronaves militares comenzó a declinar en México, especialmente en cuanto a helicópteros, en parte por la entrada en vigor de la Iniciativa Mérida que promovió el gobierno de Felipe Calderón [2007-2012] (Barreda, 2014), y que favoreció las compras de aeronaves de procedencia norteamericana.

Las aeronaves civiles para las nuevas aerolíneas que se crearon en 2005, como Interjet y Volaris, adquirieron principalmente aeronaves del consorcio europeo Airbus, mientras que Viva Aerobus y la aerolínea de bandera Aeroméxico, incrementaron su flota con aviones Boeing (Canseco y Zúñiga, 2015). En el caso de la aerolínea de Bandeirante se concentró en complementar su flota con aviones brasileños Embraer EMB-145/175/190 (Goldstein, 2002) para sus rutas regionales.

La geopolítica de los Estados Unidos durante en inicio del siglo XX fue cambiando paulatinamente, desde la geopolítica crítica de Ek (2000) hacia la de un realismo político (Cortés, 2019), conforme se dieron eventos significativos, como los ataques terroristas en Nueva York (2001) y la guerra contra Irak (2003), para posteriormente prolongarse en las intervenciones en Libia y Siria.

En estas intervenciones, sus intereses energéticos y estratégicos se proyectaron bajo el argumento de protegerlos contra el terrorismo internacional. La geopolítica crítica de Dalby (2016) se acercó hacia los nuevos nacionalismos, que a partir de 2017 plantearon una nueva postura de los Estados Unidos respecto a sus amenazas, enfocándose hacia China y Rusia.

En este contexto, existen factores como las pandemias y los efectos del cambio climático, que obligan a los Estados en desarrollo a acoplarse a los mecanismos creados por las “élites internacionales” (Dalby, 2016:5), tendientes a favorecer a sus corporaciones e intereses. En este caso, las empresas aeroespaciales transnacionales de las grandes potencias se convierten en elementos de influencia de estos intereses, aunque en el caso de las potencias emergentes, los intereses pueden tener un fin geopolítico distinto, que se entremezcla con la globalización, pero serán analizados en la parte correspondiente a las potencias emergentes del presente artículo.

La industria de defensa estadounidense después del año 2006 comenzó a cambiar en el mismo sentido que sus intereses geopolíticos. Se puede observar que las fusiones de firmas norteamericanas iniciadas en los años 1990, les generaron un mejor posicionamiento frente a las europeas (tablas 1 y 2).

b. Unión Europea

La geopolítica de la Unión Europea, considerando a ésta como el antiguo bloque occidental europeo, se alineó a los intereses geopolíticos de Estados Unidos de manera casi paralela, a partir del final de la guerra fría. Postura que mantuvo ante los atentados de 2001, pero comenzó a cambiar a partir de la guerra de Irak en 2003.

A partir de ese momento, se dio una ruptura al interior de los países miembros de la OTAN, cuando el conflicto en Medio Oriente en ese año polarizó por un lado a Gran Bretaña y los Estados Unidos, mientras que en posturas opuestas a la invasión a Irak se encontraba el bloque encabezado por Francia y Alemania (Abad, 2005; Esteruelas, 2003).

Esta ruptura al interior de las principales potencias europeas también se reflejó en sus industrias aeroespaciales y de defensa, las cuales buscaban establecer fusiones para una mayor autonomía de los Estados Unidos en materia de armamento.

Las fusiones de consorcios europeos se iniciaron en 1998, con casos como la creación de la *European Aerospace and Defense Company EADC*, que más tarde en 2000 se convertiría en *European Aeronautic Defence and Space EADS*, con la incorporación de la española Construcciones Aeronáuticas S.A. o C.A.S.A. (Pereyra, 2003:425, 429).

Todos ellos buscaban una presencia a nivel global, que en México no fue la excepción; sin embargo, las ventas en Fuerzas Armadas no representaron adquisiciones significativas en cantidades o en sistemas de armas. Algunos de los equipos adquiridos en los años 1980 en México se incrementaron sólo hasta 2005 con la compra de dos helicópteros AS-565 MB franceses a *Airbus Helicopters*, antes *Eurocopter* (Marina, 2006).

Sin embargo, estas ventas permitieron a la industria de defensa europea mantener sus intereses en el país, que más tarde se consolidaría con un incremento de la flota de helicópteros de *Airbus Helicopters* para las Fuerzas Armadas Mexicanas, en los sexenios posteriores (Bromley, 2010).

Estas ventas se replicaron en diversos países de la región, de manera que la industria de defensa europea se mantuvo en América Latina en el periodo del estudio de caso, pero de manera distinta a la forma en que se da con los Estados Unidos. Mientras que los planes de ayuda norteamericana están condicionados a la aprobación del congreso norteamericano, como en el caso de la Iniciativa Mérida, en beneficio claro de sus compañías o sus filiales (Barreda, 2014).

En el caso de las ventas europeas de defensa y aeroespaciales, no se presentan este tipo de condicionamientos, lo que en muchas ocasiones ha favorecido las ventas a la industria europea, como la compra de helicópteros *AS-565 MB* y *MBe Panther* (Bromley, 2010) y *EC-725 Cougar* para la Armada de México y la Fuerza Aérea (*Defense Industry*, 2010).

El comportamiento geopolítico de Europa a través de su industria aeroespacial cambió a partir de la segunda guerra de Irak en 2003, al distanciarse de los Estados Unidos y buscar una mayor autonomía en este rubro. Sin embargo, el surgimiento o resurgimiento de potencias medias como China, Rusia o bloques como los BRICS, obligaron a la Unión Europea a mantener alineados sus intereses occidentales con los Estados Unidos.

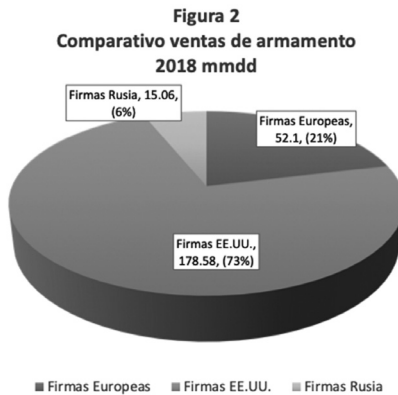
El surgimiento de nuevas potencias regionales, muchas de las cuales no eran afines a la cultura occidental, sumadas a su ascenso en la escala mundial, generaron nuevos polos de poder y mayor inestabilidad en el sistema internacional (Waltz, 1979).

La industria de defensa de la Unión Europea como elemento de proyección de sus intereses, logró desarrollar una serie de alianzas entre sus principales compañías, con exponentes como el consorcio europeo *Airbus Group*, liderado por empresas francesas y alemanas, con participación de empresas españolas, italianas y británicas.

En el transcurso de 23 años, a partir de 1995 como año de referencia para los datos de la tabla 1 y figura 1, se puede observar que las firmas europeas de la industria de defensa a nivel mundial fueron cediendo terreno frente a las norteamericanas.

En la figura 2 se observa cómo las empresas norteamericanas se posicionaron en el mercado con un aumento en su participación de 61 % a 73 %, mientras que las europeas bajaron de un 36 % a un 21 %.

En ese mismo periodo se incorporaron dos empresas rusas al mercado de armas dentro de las primeras 15, alcanzando una participación de 6 %, en detrimento de las europeas, principalmente.



Nota: Elaboración propia con datos de SIPRI citados por [\(Villarejo, 2019\)](#).

En la tabla 2 se puede ver que las firmas europeas descendieron al sexto y séptimo lugar, tales como *BAE Systems* del Reino Unido y la trans-europea *Airbus*.

Sin embargo, se puede apreciar que en 2018 aparecen dos empresas rusas entre las primeras quince mundiales por ventas en millones de dólares: *Almaz Antey* y la *United Aircraft Corp.*, mientras que la japonesa *Mitsubishi Aircraft Industries* cayó al lugar 25 en 2018 (Villarejo, 2019).

Tabla 2. Compañías de Defensa en el mundo (2018).			
No.	Compañía	País	Ventas de armamento MMDD
1	<i>Lockheed-Martin</i>	EE.UU.	47.26
2	<i>Boeing</i>	EE.UU.	29.50
3	<i>Northrop-Grumman Corp.</i>	EE.UU.	26.19
4	<i>Raytheon</i>	EE.UU.	23.44
5	<i>General Dynamics</i>	EE.UU.	22.00
6	<i>BAE Systems</i>	Reino Unido	21.21
7	<i>Airbus Group</i>	Trans-Europeo	11.60
8	<i>Leonardo</i>	Italia	9.82
9	<i>Almaz-Antey</i>	Rusia	9.64
10	<i>Thales</i>	Francia	9.47
11	<i>United Technologies Corp.</i>	EE.UU.	9.31
12	<i>L3 Technologies</i>	EE.UU.	8.25
13	<i>Huntington Ingalls Industries</i>	EE.UU.	7.2
14	<i>Honeywell International</i>	EE.UU.	5.43
15	<i>United Aircraft Corporation</i>	Rusia	5.42

Nota: Elaboración propia con datos de SIPRI citados por (Villarejo, 2019).

c. Rusia

La geopolítica de Rusia en el periodo analizado por este estudio de caso, se divide en dos etapas, que corresponden del final de la Guerra Fría hasta el año 2006 y el periodo posterior.

A partir de 1991 y hasta 2006, Rusia sufrió la desaparición de la Unión Soviética, acompañada por una contracción económica y una crisis política que afectó su postura respecto a la proyección de sus intereses. Sin embargo, seguía siendo una potencia nuclear, con una industria armamentista que buscaba acomodarse en los mercados emergentes.

Estos factores favorecieron la expansión de la OTAN en Europa del este, donde muchos países buscaron integrarse a esta organización para salirse de la esfera de influencia rusa. Así, a partir de 1998, se incorporaron al pacto del Atlántico Norte Hungría, República Checa y Polonia. Sin embargo, esto también propició una etapa de cooperación que permitió a Rusia firmar acuerdos con la OTAN e, incluso, ser aceptada en el grupo de los G7 que pasó a ser G7 + Rusia o G8 (Pereyra, 2003:84).

A partir de 2006 se pudo observar que la geopolítica rusa comenzó a jugar un papel más activo en el escenario internacional, con la intervención en el Cáucaso a favor de los separatistas de Osetia del sur. Si bien desde el año 2000, con los gobiernos de Vladimir Putin y Medvedev, Rusia comenzó a interesarse más en los acontecimientos mundiales en su entorno geográfico ex soviético (Marcu, 2007); la expansión de la OTAN dentro de su círculo de influencia regional representaba una afrenta a sus intereses (Ariza-Casallas, 2013).

Osetia del Sur y Abjasia, Georgia en el Cáucaso, representan una manifestación de los intereses geopolíticos rusos, cuando ésta mostró interés en integrarse a la Unión Europea y a la OTAN, la intervención rusa fue manifiesta en apoyo a los separatistas de esas regiones. Los intereses estratégicos, políticos y económicos de Rusia en esta región la ubican como un “cinturón de quiebra” o “shatterbelt” (Ariza-Casallas, 2013:6), definida como aquella que se encuentra en pugna por las grandes potencias para ejercer su control e influencia.

La intervención rusa en sus países vecinos se dio con mayor intensidad en Ucrania en 2014, donde los intereses geopolíticos rusos adquirieron un tono más agresivo y se concretó en la modificación de sus fronteras, al hacerse de la región de Crimea. El acceso a este puerto resulta estratégico para los intereses geopolíticos rusos, ya que alberga la flota rusa del Mar Negro; además del acceso del gas ruso a Europa por el territorio ucraniano y la base industrial que le permitía ser proveedor de material militar a Rusia (Ariza-Casallas, 2013).

En el conflicto ruso-ucraniano de 2014 se observan características de la geopolítica clásica como crítica contemporánea. Por un lado, el uso de la fuerza de un Estado sobre otro es aplicada para

mantener sus intereses en regiones estratégicas, y corresponden a la geopolítica clásica (Mahan, 1965), (Spykman, 1944). En este caso, se apreció la participación de nuevos actores internacionales en interacción con nuevos nacionalismos para solventar disputas territoriales con la amenaza del uso de la fuerza (Dalby, 2016), como lo plantea la geopolítica crítica.

Al finalizar la Guerra Fría a principios de los años 1990, la apremiante situación económica rusa se pudo sortear con base en sus recursos naturales como el gas y el petróleo, además de su industria de defensa. Sus principales clientes se ubicaron en países en desarrollo.

Sin embargo, sus inversiones primordiales provenían de China e India, que le permitieron seguir desarrollando su industria de defensa y, en particular, la aeronáutica. México comenzó a adquirir aeronaves rusas en 1994, principalmente helicópteros. En México se adquirieron más de 50 helicópteros Mi-17 entre 1994 y 2012 (Bromley, 2010:168). Este tipo de compras no se concebía en los tiempos de la Guerra Fría para un país vecino de los Estados Unidos.

Los países de América Latina, Medio Oriente y Asia no fueron los únicos compradores de armamento y aeronaves a Rusia después de la Guerra Fría; algunos países industrializados también se incluían en su cartera de clientes. Los principales clientes de aeronaves rusas en Latinoamérica fueron Brasil, Colombia, México, Perú y Venezuela. Los clientes occidentales e industrializados de la industria de defensa rusa en los años 2000 incluyeron a los Estados Unidos, Reino Unido, Francia y Grecia; así como acuerdos de colaboración con el consorcio aeroespacial europeo EADS en 2006 (Sayers y Renkó-Michelsén, 2015:18).

La industria de defensa rusa, y en particular la aeroespacial, fue uno de los pilares que permitieron a Rusia post soviética retomar sus objetivos geopolíticos regionales y globales. En un principio se orientaron a contener la expansión de la OTAN en su círculo de países ex soviéticos, especialmente en el Cáucaso (2006) y en Ucrania (2014), empleando los conflictos locales y regionales como herramienta para disuadir a estos países de aliarse con occidente (Marcu, 2007).

La industria de defensa rusa ha mantenido un constante avance en la última década, reflejado en el posicionamiento de sus principales compañías por venta de armamento, como se aprecia en la tabla 2, no sólo en las primeras 15, sino entre las 100 mayores compañías de defensa en el mundo (Villarejo, 2019). Ello le permite una capacidad de proyección de sus intereses a nivel global entre las potencias occidentales, como lo fue antes del fin de la Guerra Fría.

d. China

El estudio de China en una aproximación geopolítica contemporánea resulta particular en los términos del presente artículo, ya que puede considerarse que desde la década de los años 1980 hasta principios del siglo XXI, la política exterior china inició con la apertura económica, paralela al régimen socialista, opuesto a la democracia occidental (Anguiano, 2011). En cuanto a su postura geopolítica y su ascenso como potencia mundial en el siglo XXI, China se ha distanciado de otros casos como el de Gran Bretaña, Alemania o Japón; estos dos últimos, en las guerras mundiales del siglo XX.

De 1994 a 2006, China se encontraba en un proceso de transformación de su industria de defensa, con el objetivo de modernizar sus fuerzas armadas, bajo los estándares internacionales que estaban orientados a la Revolución de los Asuntos Militares o RMA (Mathews y Maharani, 2008), en donde la tecnología es fundamental para el cambio de doctrina para la guerra.

A partir de 2006, la industria aeronáutica y de defensa china experimentó cambios en su postura que generan debates académicos, debido a que sus niveles de crecimiento y sus implicaciones por la demanda de energía, así como el hecho de asegurar líneas de comunicaciones, pueden generar la posibilidad de emplear sus ejércitos para garantizarlas (Feigenbaum, 1999).

La política exterior de China ha dado muestras de cooperación con los organismos internacionales, lo que le ha permitido ganar protagonismo en foros internacionales como el G-20, la ONU y diversos organismos, lo que se contrapone a las predicciones más pesimistas de que China se convierta en una superpotencia que ponga en peligro la estabilidad internacional y el “orden mundial” (Phiri,

2019:135). Esta preocupación es más fuerte en los Estados Unidos, debido a que se estima que para el año 2025, el gasto en defensa chino “se equipare con el de la Unión Americana” (Ghotme, 2014:103).

A partir de 2008 se implementaron reformas en la industria de defensa china, con el objetivo de hacer más competitiva su industria, incrementar su productividad y su presupuesto en Investigación y Desarrollo [I&D], con base en un mayor liderazgo de Estado.

Estos objetivos se plantearon para superar las debilidades de su industria, que estaban centradas en un aparato burocrático excesivamente compartimentado, falta de un marco legal claro para la industria, carencia de una efectiva comunicación y coordinación entre las distintas áreas de la industria y la falta de “transparencia en fijar precios para los sistemas de armas y equipo militar” (Chase et al., 2015). La relación de las fuerzas armadas con la asignación de presupuestos para sus respectivos proyectos también presentaba obstáculos burocráticos al interior de éstas y la industria.

La modernización de la industria de defensa china presentaba retos por resolver, sin embargo, la determinación del Estado por desempeñar un papel geopolítico más activo a nivel global es evidente, sobre todo en el aspecto económico. En este sentido, el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda o *Belt and Road Initiative/BRI*, es un elemento de esta estrategia global. El BRI consiste en una serie de proyectos de infraestructura para incrementar la conectividad económica en tres continentes en un principio: Asia, África y Europa (Oropeza, 2018:317). La iniciativa BRI no está limitada a esos continentes, ya que ha demostrado particular interés en su expansión hacia América Latina.

La nueva ruta de la seda fue originalmente presentada como un proyecto en 2013 por el presidente chino Xi Jinping, pero tomó fuerza a partir de 2017 con el arribo de Donald Trump a la presidencia de los Estados Unidos, con un discurso geopolítico hostil hacia China y otros países dentro y fuera de su esfera de influencia. La iniciativa BRI resulta en un instrumento de influencia geopolítica fuera de los estándares occidentales, aunque contiene diversas interrogantes, como sus verdaderos alcances geopolíticos y metas alcanzables,

especialmente en los países con Estado de derecho débil (Oropeza, 2018). Sin embargo, la BRI representa una alternativa para los países que los Estados Unidos ha dejado de prestar interés, como en el caso de la región de América Latina, donde la globalización y el fracaso de los modelos neoliberales representan una oportunidad distinta.

La creación de instituciones alternas de desarrollo a nivel global como el “Banco Asiático de Infraestructura e Inversión (AIIB), el Banco de Desarrollo de China, el Grupo Internacional de Shanghái” (Oropeza, 2018:316), representan una alternativa para los países en desarrollo, que puede rivalizar con el orden económico establecido por el Banco Mundial o el Fondo Monetario Internacional, además de que permiten ocupar los espacios que han sido desatendidos por los Estados Unidos.

Esto se da especialmente con la llegada de Donald Trump a su presidencia, que representa el retorno de nacionalismos populistas que tienden a visualizar las migraciones como amenaza a sus intereses, enfatizando la necesidad de construcción de muros, intervenciones militares (Dalby, 2016) y una radicalización de sus intereses.

La postura de China respecto a su ascenso como súper potencia tiende a la cooperación con los organismos internacionales, como la Organización Mundial de Comercio o el Fondo Monetario Internacional, con base en las “normas y reglas establecidas”. Sin embargo, esta postura está sujeta a una interpretación definida como “pesimista” (Phiri, 2019:135), en la que advierte el ascenso de poder global de China como una amenaza para sus vecinos, que la llevará a erigirse como una potencia global en el este asiático y reevaluar su influencia en el mundo. Con el incremento de su poder económico, su influencia política mundial y la modernización de sus ejércitos, inevitablemente rivalizará con los Estados Unidos como potencia mundial.

La interdependencia compleja (Keohane, 1988) entre China y América Latina ha experimentado un crecimiento sustancial en el siglo XXI. Para algunos países de la región ha sido más equilibrado y provechoso, como es el caso de Brasil y Chile. En el caso de México, ha sido menos provechoso (Oropeza, 2018), ya que la balanza comercial es especialmente deficitaria. La relación tiene la particularidad

de que, a diferencia de otros países en la región, México resultó en competencia con China respecto al intercambio comercial con los Estados Unidos, especialmente a partir del ingreso del país asiático a la Organización Mundial de Comercio.

El cambio de postura de los Estados Unidos a partir de la llegada de Donald Trump en 2017, no ha sido aprovechada por México hacia una mayor cooperación e interdependencia con China como potencia económica y militar en ascenso. En materia de industria aeronáutica, no se han efectuado compras a China. Sin embargo, la guerra comercial China-Estados Unidos a partir de 2018 representa una oportunidad para México, pero requiere fortalecer su industria aeronáutica en infraestructura, inversión en I&D, así como su capacidad institucional. México requiere desarrollar la capacidad de constituirse como una alternativa para recibir y dar mantenimiento a las aeronaves ante circunstancias geopolíticas inestables, las cuales pueden estar presentes en su vecino del norte que sigue siendo la mayor potencia militar y geopolítica.

2. Geopolítica de las potencias emergentes y su industria aeronáutica en México

Las potencias emergentes se consideran, en este artículo, como aquellos estados “modernos” (Waever y Buzan, 2007:23), entre los que se encuentra México, cuya capacidad industrial, económica y, en su caso, militar, les permita tener una influencia regional. Los países considerados para este estudio de caso son Brasil, India y Turquía, cuyas aspiraciones geopolíticas varían en función de sus objetivos de influencia regional. Estos países se consideran como potencias o economías emergentes y fueron seleccionados para su análisis con base en similitudes con México, en aspectos como influencia regional, posición geoestratégica y características geográficas y económicas.

a. Brasil

La geopolítica de Brasil y sus aspiraciones de potencia regional, no es un asunto de reciente desarrollo, ya que a partir de su independencia en el siglo XIX, inició un proceso de expansión territorial en América del Sur que reflejaba sus intereses geopolíticos en la

región (Peña, Ulloa y Romero, 2012). A finales del siglo XX, los presidentes Cardoso y Lula Da Silva retomaron las aspiraciones brasileñas de potencia regional, después de décadas de crisis económicas recurrentes, sin que esto se vinculara con expansión territorial alguna.

De esta manera, en 1996 se publicó la primera Política Nacional de Defensa, que se actualizó en 2008, como muestra del deseo de trascender a las administraciones en políticas de largo plazo en materia de defensa. En sus objetivos respecto al desarrollo de la industria de defensa nacional, establece que busca “obtener autonomía en tecnologías indispensables”, priorizando sus capacidades en I&D tecnológico independiente (Proença Jr. y Lessa, 2017:3), subordinando los objetivos comerciales a los estratégicos.

La política de defensa nacional brasileña en el contexto del presente estudio de caso, tiene un vínculo geopolítico con su industria de defensa y aeroespacial. Está representado por su empresa aeroespacial insignia, EMBRAER. Esta empresa fue creada en 1969 como empresa pública, resultado de diversos intentos para desarrollar aeronaves para las fuerzas armadas brasileñas sin depender del extranjero. En las décadas de 1970 y 1980 generó productos exitosos, como el avión regional bimotor turbohélice Bandeirante y el entrenador avanzado turbohélice Tucano, que les permitieron expandir sus intereses comerciales aeronáuticos a Europa, África y Medio Oriente (Goldstein, 2002).

Las crisis financieras de los años 1980 obligaron al Estado brasileño a privatizar la empresa, dando acceso a los grandes consorcios norteamericanos y europeos hasta en un 45 % de las acciones, pero manteniendo una “acción preferente” (Goldstein, 2002:108) para el gobierno brasileño, que le daba el derecho a veto en las decisiones de la empresa. La privatización de la empresa dio pie al proyecto de construir aviones regionales a reacción de 50 pasajeros, concebido en 1989, pero se pudo concretar hasta 1999 en el EMB 145, que encontró un mercado exitoso en Estados Unidos para vuelos regionales.

En México, el avión EMB-145 fue empleado en la flota de Aeroméxico para vuelos regionales de 2004 a 2017 y también la Fuerza Aérea Mexicana los adquirió para alerta aérea temprana y vigilancia

marítima (Bromley, 2010). Anteriormente, la mayoría de los equipos militares para las Fuerzas Armadas Mexicanas provenían de excedentes de otros países (Bromley, 2010; Infodefensa, 2018). Esta situación limitaba la vida útil de las aeronaves y, a su vez, la capacidad de negociar con los fabricantes la transferencia de tecnologías con los fabricantes.

Al final del periodo del presente estudio de caso 1994 a 2006, Embraer ya se ubicaba entre los principales productores de aviones comerciales a nivel mundial, en franca competencia con la canadiense Bombardier, misma que se convirtió en un asunto de carácter nacional entre los dos países (Goldstein, 2002). El caso de Embraer representa un actor importante de la industria aeroespacial para la industria de defensa de Brasil. Pero también es un elemento de proyección de sus intereses a nivel global, en países industrializados y en vías de desarrollo, que forma parte de su proyecto geopolítico como actor global.

Al analizar el nacimiento y desarrollo de Embraer como una empresa aeroespacial en países de América Latina, obliga a hacer comparaciones y cuestionamientos respecto a la industria aeronáutica en México, ya que la economía de ambos países era muy similar en el periodo del estudio de caso analizado. Sin embargo, la historia de la industria aeroespacial de Brasil se caracterizó por un impulso del Estado desde los años 1930 hasta su consolidación en 1969 como una empresa pública y su privatización en 1994.

El papel del ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y de las Fuerzas Armadas en el desarrollo de la empresa ha sido muy influyente, pero ha sido acompañado por una política empresarial y de cooperación internacional en materia de transferencia tecnológica (Goldstein, 2002), que le ha permitido sobrevivir a las crisis económicas desde los años 1970 hasta el siglo XXI .

b. India

India es un Estado que se analiza como una potencia emergente, debido a que sus implicaciones geopolíticas tienen un carácter regional, aunque su influencia en América Latina se expresa en industrias indirectamente relacionadas con el sector aeronáutico. En el caso de México, las relaciones han sido esencialmente comerciales de

bienes y servicios. Sin embargo, la geopolítica de India se encuentra enmarcada en condiciones similares a las que presenta México, pero son enfrentadas de manera distinta, reflejado en indicadores como su crecimiento económico y desarrollo tecnológico (Arrieta, 2019).

La geopolítica de India ha tenido un impacto sustancial a nivel regional, considerando la situación de guerra permanente que tiene con Pakistán, desde la fundación de ambos países en 1947. Esta condición derivó en la creación de dos Estados nucleares en conflicto desde los años 1970, cuando la intervención de las potencias mundiales ha sido necesaria y patente. El desarrollo económico de la India se ha ido incrementando principalmente en el siglo XXI, con un impulso singular que le imprime el hecho de rivalizar con el crecimiento económico de China (Arrieta, 2019).

A partir de 2005, India estableció un acuerdo con los Estados Unidos que le dio un mayor acceso a tecnología nuclear para uso pacífico, pero también la supervisión de sus instalaciones militares por organismos internacionales. India ha mantenido unas numerosas fuerzas armadas, con capacidades que le permiten una proyección regional de sus intereses. Sin embargo, su industria de defensa ha generado sólo algunos desarrollos de armas localmente, lo que se considera que no corresponde a su talla como potencia emergente, debido a su alta dependencia tecnológica (Raghunandan, 2009).

La Revolución de Asuntos Militares ha orientado la modernización de las fuerzas armadas indias, que en 2010 destinaron 2.5 % de su PIB, aunque sus vecinos como China y Paquistán destinan 4.5 % y 4 % respectivamente. Esta situación regional demanda una mayor capacidad doméstica de producción de armamentos.

El índice de dependencia del extranjero respecto a la capacidad de producir armamentos autóctonos se estima entre un 30 % a 35 %, por lo que todavía plantea muchos retos en materia de inversión en I&D, para disminuir esta dependencia tecnológica del exterior (Raghunandan, 2009).

Para lograr una mayor capacidad de producción autóctona, el gobierno indio adoptó una política de compensaciones a partir de

2007 respecto a las adquisiciones de defensa. Las importaciones de defensa de más de 60 millones de dólares debían “gastarse al menos 30 % en productos y servicios de compañías indias” (Raghunandan, 2009:7), que pueden alcanzar hasta 50 % en casos excepcionales.

Esta política de compensaciones y la de los gobiernos, respecto a la industria de defensa doméstica, ha permitido que se generen alianzas estratégicas para la producción local de UAVs, sistemas de guerra electrónica, radares y sistemas de seguridad, entre grandes compañías indias como Tata Motors y Mahindra & Mahindra, con empresas como IAI de Israel, Boeing y Sikorsky de los Estados Unidos, o BAE Systems del Reino Unido (Raghunandan, 2009:7).

c. Turquía

La geopolítica de Turquía experimentó un cambio sustancial en cuanto a su proyección como potencia regional a partir de 2003, con el arribo al gobierno como primer ministro de Recep Tayyip Erdogan, quien en 2014 asumió la presidencia de Turquía.

El primer ministro de Erdogan, Ahmet Davutoglu, fue quien diseñó la nueva política exterior de Turquía en el siglo XXI. Los lineamientos de esta política exterior representaban un acercamiento hacia los antiguos Estados que formaron parte del Imperio Otomano, en contraposición a las políticas más cercanas a occidente que practicó Turquía en los años de la Guerra Fría.

A esta política exterior se le denominó “La Profundidad Estratégica” (Isaac, 2016) y estaba fundamentada en los principios rectores siguientes:

1. *Enfoque visionario: visión de política exterior “orientada a futuro” (p. 34).*
2. *Marco consistente y sistemático: se refiere a la coherencia de la política exterior turca.*
3. *Soft Power (Nye 2004): herramienta de la política exterior turca, basada en cooperación económica, cultura y diplomacia.*
4. *Balance entre seguridad y libertad: la seguridad puede extenderse al*

interior y al exterior regional (Isaac, 2016:35) de Turquía.

5. *Cero problemas con los vecinos: la paz en el vecindario se traduce a nivel doméstico, mediante vínculos comerciales y mediación de conflictos.*
6. *Diplomacia proactiva y preventiva de paz: necesidad de medidas que anticipen crisis regionales y escalada de violencia, empleando diálogo político.*
7. *Política exterior multidimensional: las relaciones con Medio Oriente pueden mantenerse con Rusia sin alejarse de los Estados Unidos y la UE.*

En los primeros años de la implementación de la política exterior de Profundidad Estratégica se cosecharon éxitos para el gobierno turco, sin embargo, estos se vieron afectados por una serie de factores externos. La retirada de las tropas estadounidenses de Irak en 2011 y la primavera árabe, fueron determinantes en la disminución de la influencia de Turquía en la región.

En el caso de Siria, en donde las relaciones con Damasco se deterioraron junto con las de Egipto, Irán e Irak, en algunos casos por el apoyo de Turquía a la democracia que podría resultar de la primavera árabe (Isaac, 2016). En el caso de Irán y las sanciones impuestas por las potencias del G5 más Alemania, dejaron fuera a Turquía como mediador del conflicto.

Todos estos factores, así como el deterioro que sufrió la economía turca desde la crisis mundial de 2008, favorecieron que se alejara del principio de cero problemas con los vecinos. Al punto de que a mediados de 2016, se gestó un golpe de estado por extremistas opositores, que culminó sin éxito para estos últimos (Isaac, 2016). La importancia de la postura geopolítica de Turquía radica en su posición geoestratégica.

Al encontrarse ubicada en dos continentes y en la confluencia de diversas regiones inestables y con distintas ideologías y multiculturalidades, su estabilidad y política exterior resulta de vital importancia para las potencias mundiales y regionales que confluyen alrededor de sus fronteras. Su herencia como antiguo imperio le genera

vínculos con distintos Estados, pero su característica multiétnica y cultural resultan también importantes para la estabilidad de las regiones de Europa y Asia (Béhar, 2005).

El caso de Turquía, como un Estado que se encuentra en dos continentes y cuyas similitudes con México tienen que ver con el tamaño de su economía (G. Banco Mundial, 2020), su territorio y su proximidad a uno de los principales mercados del mundo, la Unión Europea. El caso de Turquía tiene que ver con los factores que afectan la construcción de una política de defensa en ese país asiático, como son la geopolítica, las comparativas de poder militar, económico y cultural con los países amigos o enemigos, la distribución de poder en la arena internacional.

La política de defensa en Turquía está definida en su Constitución desde 1962, en donde designa, en su artículo 110, al Consejo de Ministros como “responsable de proveer la seguridad nacional”, la cual será conducida de acuerdo con las leyes que establezca el Poder Legislativo. El consejo de ministros es responsable de “tomar las medidas necesarias para preparar a las Fuerzas Armadas Turcas para la guerra” (Oğuz, 2009:41).

La industria aeronáutica de Turquía tiene sus orígenes en 1926, cuando se creó la industria de aviación turca, bajo el nombre de Aviones y Motores de Turquía Tayyare and Motor Türk A.S.” (Oğuz, 2009:53), que se apoyó en ingenieros polacos refugiados en Turquía durante la Segunda Guerra Mundial. Después de la guerra, y con la entrada de Turquía a la OTAN en los años 1950, la demanda de armamento moderno no pudo ser satisfecha por la industria local turca, por lo que aumentó su dependencia con los Estados Unidos.

Esta situación cambió con la invasión de la Unión Soviética a Afganistán. A partir de 1980 los Estados Unidos iniciaron un acuerdo de cooperación para apoyar a la industria de armas local en Turquía, bajo una agencia estatal de producción conectada con el Ministerio de Defensa.

Los proyectos de desarrollo en los años 1980 y 1990 estaban condicionados a diseños o asistencia extranjera, pero esta situación

comenzó a cambiar a partir del año 2000. Los proyectos ahora se enfocaban en el diseño, ingeniería e integración de sistemas domésticos. Para 2009, había alrededor de 250 proyectos de defensa para las fuerzas terrestres, aéreas y navales, así como misiles y cohetes defensivos (Oğuz, 2009:53).

De esta manera, se puede apreciar un desarrollo de la industria de defensa turca que está fundamentado en su Constitución, como una función del Estado para su seguridad nacional y para mantener preparadas a sus fuerzas armadas en caso de guerra.

A la fecha, no cuenta con una industria que tenga presencia en México o en América Latina. Sin embargo, la situación geoestratégica y su proyección como potencia regional resultan de utilidad para este artículo, por su relación con México en los foros internacionales donde se ubica nuestro país, como el MITKA, el G-20 y otros que consideran a ambos países como economías e, incluso, potencias emergentes.

D. CONCLUSIONES

La geopolítica contemporánea de las grandes potencias y de las potencias emergentes, analizadas desde la perspectiva clásica y crítica, ha permitido establecer un vínculo entre la industria aeroespacial con la proyección de los intereses de estas potencias. Este enfoque se ha enmarcado bajo una metodología de estudio de caso (Creswell, 2007) (Stake, 1999; Yin, 2014). Ambas teorías geopolíticas son empleadas de manera indistinta por ambas categorías de potencias, en un contexto internacional inestable, resultado de la multipolaridad hacia la que se orienta (Waltz, 1979).

De esta manera, los Estados Unidos se ven inmersos en el uso de los nuevos nacionalismos (Jessop, 2003) que ven los riesgos de la globalización como las nuevas amenazas. Las potencias globales que se perfilan para configurar un orden mundial multipolar en donde la política tradicional de Mahan (1965), Haushofer (Cuellar, 2012), Spykman (1944) y Morgenthau (1948), encuentran nuevos actores que se apegan hacia las características de la geopolítica crítica con diferentes

aproximaciones de Lacoste (2008), Dalby (2016), Jessop (2003) y Ek (2000) respecto a la “Revolution in Military Affairs–RMA”.

Los diversos actores y factores de la geopolítica crítica, como el cambio climático, el retorno hacia los nuevos nacionalismos, los populismos con tintes fascistas y las nuevas amenazas transnacionales, configuran un contexto geopolítico difícil de enmarcar con base en los teóricos del siglo XX. La complejidad de un mundo que paulatinamente deja de ser unipolar y dominado por los Estados Unidos, da lugar al surgimiento de nuevas potencias globales como China y Rusia.

En medio de esta complejidad del nuevo orden mundial, se establecieron dos niveles de potencias en función de su estatus y capacidad de proyección de intereses, empleando como indicador de esta capacidad de proyección a la industria aeronáutica que se establece en México.

Los Estados Unidos, China, Rusia y la Unión Europea conforman las potencias globales, mientras que las potencias emergentes analizadas fueron Brasil, India y Turquía. Las primeras se denominan así por su capacidad de proyección global económica, militar e industrial. En el segundo caso, se consideró a las capacidades de proyección regional de los mismos parámetros, además de sus similitudes con México, en los aspectos territoriales, tamaño de su economía o potencialidades industriales.

Las potencias globales tuvieron una influencia compartida en México, que se fue modificando a partir de 2007, cuando el acercamiento hacia los Estados Unidos fue tomando mayor fuerza en materia de cooperación, mediante acuerdos como el Plan Mérida. En ese año también se incrementó la actitud geopolítica de Rusia en su región, especialmente en el Cáucaso y, posteriormente, en Ucrania.

Es a partir de ese año cuando la industria rusa comienza a perder impulso en México a favor de las firmas norteamericanas y europeas en las Fuerzas Armadas. Mientras que, en la industria civil, las empresas que dominaban el mercado fueron las estadounidenses y europeas para las aeronaves de aerolíneas mexicanas. La industria

rusa pierde terreno en las Fuerzas Armadas Mexicanas, pero se aventura a vender aviones civiles a una aerolínea de bajo costo para sus vuelos regionales.

El estudio de la geopolítica de China, India y Turquía permite establecer una comparativa para la industria aeronáutica nacional mexicana. Esta última resulta incipiente y está dominada por empresas extranjeras. Las actitudes geopolíticas de estos tres países representan claros ejemplos de caminos a tomar por parte de la geopolítica mexicana, para que impulsar una industria aeronáutica nacional en un contexto complejo, en donde el papel del Estado y las instituciones es fundamental.

La situación mundial geopolítica de interdependencia y globalización demandan un mayor compromiso del Estado mexicano para insertar a su industria de la mano de las empresas aeroespaciales extranjeras que se asientan en México. Ello, mediante acuerdos de colaboración que contemplen transferencia de tecnología, compensaciones a mediano y largo plazo, y que tengan como premisa la confianza entre las partes, conscientes de que el desarrollo tecnológico local no se podrá alcanzar en el mediano plazo, sin la participación de actores transnacionales que han recorrido muchos años de investigación y desarrollo. Este avance puede ser aprovechado por la industria nacional mediante transferencia de tecnología, pero que tenga como objetivo el desarrollo de tecnologías propias, en beneficio del Estado.

BIBLIOGRAFÍA

- ABAD, G. (2005). *La misión de entrenamiento de la OTAN en Irak, o la ficción de la recomposición del diálogo transatlántico*. UNISCI Discussion Papers /Universidad Complutense de Madrid, 14.
- ANGUIANO, E. (2011). *El estudio de China desde cuatro enfoques: histórico, político, internacionalista y económico*. Centro de Investigación y Docencia Económicas, I, 1-69.
- ARIZA-CASALLAS, Z.L. (2013). *Análisis de la importancia geopolítica de Osetia del Sur y Abjasia para los intereses políticos y económicos de Rusia. Periodo 2000 a 2011*. (Monografía de grado Internacionalista Monografía de

- Grado), Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Bogotá, Colombia. Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/86442915.pdf>
- ARRIETA A.A., R. (2019). *Una aproximación teórica a la posición geopolítica de India*. Retrieved from <https://vuelcate.blogs.uemc.es/aproximacion-teorica-posicion-geopolitica-india/>
- BANCO MUNDIAL, G. (2020). *Crecimiento del PIB per cápita (% anual)*. 2019. Retrieved from <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.KD.ZG?locations=MX>
- BARREDA, P. (2014). La cooperación bilateral México-Estados Unidos contra la delincuencia organizada transnacional en el marco de la Iniciativa Mérida. *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla, A.C.*, VIII(34), 42-60.
- BÉHAR, P. (2005). *Por una geopolítica de Turquía*. Centro de Investigación y Docencia Económicas (69), 13-30.
- BROMLEY M.G., I. (2010). Arms modernization in Latin America. En A.T.H. Tan (Ed.), *The Global Arms Trade: A Handbook* (369). Abingdon, Oxon, UK: Routledge.
- CAIRO, H. (2011). La Geopolítica como “Ciencia del Estado”: el mundo del general Haushofer. *Revista de Estudios sobre Espacio y Poder*, 3(2), 337-345. doi:https://doi.org/10.5209/rev_GEOP.2012.v3.n2.42333
- CANSECO, A.G.; ZÚÑIGA, C.A.B. y MARTÍNEZ L. (2015). Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en México. *Nova Scientia*, 7, 343-363.
- CHASE, M.S.; ENGSTROM, J.; TAI MING, C.; GUNNESS, K.A.; HAROLD, S.W.; PUSKA, S. y BERKOWITZ, S.K. (2015). Weaknesses in China's Defense Industry. En *China's Incomplete Military Transformation* (125-134): RAND Corporation.
- CORTÉS, O. (2019). *El nuevo orden mundial multipolar: la geopolítica de Rusia, China y Estados Unidos*. Retrieved from Ciudad de México: <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Novedades/Documento-de-trabajo.-El-nuevo-orden-mundial-multipolar-la-geopolitica-de-Rusia-China-y-Estados-Unidos>
- CRESWELL, J.W. (2007). *Qualitative Inquiry & Research Design, Choosing among Five Approaches* (Second Edition ed.). Thousand Oaks, California: Sage Publications, Inc.

- CUÉLLAR, R.N. (2012). Geopolítica. Origen del concepto y su evolución. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM* (113), 59-80.
- DALBY, S. (2016). Geopolitics in the Anthropocene. Presentado en *Return of Geopolitics*, Tucson, Arizona (<http://www.geopoliticsconference.org/>)
- DEFENSE INDUSTRY, D.S. (2010). *Mexico orders Eurocopter's EC725 Helicopters*. Retrieved from defenseindustrydaily.com website
- EK, R. (2000). A Revolution in Military Geopolitics? *Political Geography* (19), 841-874.
- ESTERUELAS, B. (2003). La OTAN se fractura por el conflicto de Irak. *El País* (11 febrero). Retrieved from https://elpais.com/diario/2003/02/11/internacional/1044918002_850215.html
- FEIGENBAUM, E. (1999). China's Military Posture and the New Economic Geopolitics. *Survival*, 41 (2), 71-88. doi:10.1093/survival/41.2.71
- GHOTME, R. (2014). El rol de las potencias en la guerra civil siria: hegemonía y contrahegemonía en la política mundial. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM* (118), 99-129.
- GOLDSTEIN, A. (2002). EMBRAER: de campeón nacional a jugador global. *Revista de la CEPAL* (77), 102-121.
- INFODEFENSA, A. (2018). *México y los misiles Harpoon y RAM ¿qué suponen para el país?* Infodefensa.com. Retrieved from [infodefensa.com](https://www.infodefensa.com/latam/2018/01/29/opinion-mexico-misiles-harpoon-supone-marina.php) website: <https://www.infodefensa.com/latam/2018/01/29/opinion-mexico-misiles-harpoon-supone-marina.php>
- ISAAC, N. (2016). *Turquía en Medio Oriente: los límites a su posicionamiento como potencia central. Voces en el Fénix*. Retrieved from <https://www.vocesenelfenix.com/content/turqu%C3%ADa-en-medio-oriente-los-l%C3%ADmites-su-posicionamiento-como-potencia-central>
- JESSOP, B. (2003). The Future of the State in an Era of Globalization. *International Political and Society* (3), 30-46.
- KEOHANE, R.O.J.N.S. (1988). *Poder e Interdependencia: la política mundial en transición*. Buenos Aires, Argentina.
- LACOSTE, Y. (2008). *Geopolítica. La Larga Historia del Presente: Síntesis*.

- MAHAN, A.T. (1965). *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. London [England]: Methuen.
- MARCU, S. (2007). La geopolítica de la Rusia postsoviética: desintegración, renacimiento de una potencia y nuevas corrientes de pensamiento geopolítico. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XI (253), 1-27.
- MARINA, S.D. (2006). *Respuesta a solicitud de información. (CI012/06). Ciudad de México*. Retrieved from <https://transparencia.semar.gob.mx/Comite%20de%20Informacion/6206.pdf>.
- MATTHEWS, R. y MAHARANI, C. (2008). Beyond the RMA Survival Strategies for Small Defense Economies. *Connections*, 7(2), 67-80.
- MORGENTHAU, H.J. (1948). *Politics among Nations, the Struggle for Power and Peace* (Vol. 1). New York, U.S.A. Alfred A. Knoff Inc.
- MUÑOZ-GURMILÁN, H. (2020). *La seguridad nacional y la industria aeronáutica en México; estudio de caso de 1994 a 2018*. (Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional), Centro de Estudios Superiores Navales, Ciudad de México. Available from SEMAR
- NYE, J.S. (2004). *Soft Power: The Means to Success in World Politics*. N.Y., U.S.A.
- OĞUZ, M. (2009). *Turkey's Defense Policy Making Process and its Effects on Weapons Procurement* (Maestría de Ciencia, Departamento de Relaciones Internacionales), Middle East Technical University: Ankara, Turkey. Retrieved from <https://etd.lib.metu.edu.tr/upload/12610863/index.pdf>
- OROPEZA, A.D.-F., C. y RAMOS, D. (2018). *China BRI, el nuevo camino de la seda*. En C. Arturo Oropeza García (Ed.), (315-330). Ciudad de México:
- Ó TUATHAIL, G.i.D., S. (1998). *Rethinking Geopolitics*. En G.i.D.Ó Tuathail, Simon (Ed.), (346). Retrieved from <https://frenndw.files.wordpress.com/2010/03/geopolitics-a-rethinking.pdf>
- PEÑA, ULLOA y ROMERO, M. (2012). Brasil: raíces geopolíticas y actual influencia en expansión. *Política y Cultura* (37), 233-253.
- PEREYRA, A. (2003). *Geopolítica de la expansión de la OTAN*. Ciudad de México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales UNAM

- PHIRI, A. (2019). Study on the Rise of China as a Dangerous Superpower. *International Journal of Multidisciplinary Research and Development* 6(1), 133-137.
- POZZI, P. y NIGRA, F. (2010). ¿El fin de la globalización? La crisis económica de Estados Unidos. *Política y Cultura* (34), 33-56. Recuperado el 28 de noviembre de 2020, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422010000200003&lng=es&tlng=es.
- PROENÇA Jr., D. y LESSA, M.A. (2017). Brazilian National Defence Policy and Strategy Reviewed as a Unity. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 60.
- RAGHUNANDAN, D. (2009). ¿Impulso a un complejo militar-industrial en la India? *Internacional de Resistentes a la Guerra*, 1-13.
- SAYERS, D. y RENKÓ-MICHELSÉN, Z. (2015). Phoenix from the Ashes. *Sociolinguística*, 29. doi:10.1515/soci-2015-0004
- SEVERSKY, A.P.D. (1943). *La victoria por el dominio aéreo* (Primera ed.). Buenos Aires, Argentina: Editorial Claridad.
- SPYKMAN, N.J. (1944). *Estados Unidos frente al mundo* (Vol. I). México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- STAKE, R.E. (1999). *Investigación con estudio de casos* (Á. Galardo, Trans.). Madrid: Ediciones Morata, S.L.
- VILLAREJO, E. (2019). Listado de las cien empresas de armamento que más vendieron en 2018 (excluidas las chinas). *Abc Blogs, Por Tierra, Mar y Aire*. Retrieved from <https://abc-blogs.abc.es/tierra-mar-aire/industria-de-defensa/compania-venta-armas.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- WAEVER y BUZAN, B. (2007). *Regions and Powers, The Structure of International Security* (1st ed.). Cambridge, United Kingdom: Cambridge University Press.
- WALTZ, K.N. (1979). *Theory of International Politics* (1st ed. ed.). Boston, Mass McGraw-Hill 1979.
- WARDEN, J.A. (1995). El enemigo como un sistema. *Air & Space Power Journal*, 1-14.
- YIN, R.K. (2014). *Case Study Research Design and Methods* (Second ed. Vol. 5). Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, International Educational and Professional Publisher.

Homero MUÑOZ-GURMILÁN

Capitán de Navío del Cuerpo de Aeronáutica Naval, Helicop-
terista, Diplomado de Estado Mayor. Egresado de la Heroica
Escuela Naval Militar, Ingeniero en Ciencias Aeronavales, con
especialidad de Piloto de Helicópteros por la Escuela de Avia-
ción Naval. Especialidad de Mando y Maestría en Administra-
ción Naval en el Centro de Estudios Superiores Navales; Curso
de Seguridad Nacional en el Colegio de las Fuerzas Canadien-
ses en Toronto, Ontario, Canadá y Doctorado en Defensa y Se-
guridad Nacional en el Centro de Estudios Superiores Navales
de la Secretaría de Marina – Armada de México.
Correo E.: homerog0077@hotmail.com