
EL DESARROLLO MARÍTIMO MEXICANO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SEGURIDAD NACIONAL

Rubén Alfonso VARGAS SUÁREZ
Centro de Estudios Superiores Navales, México

RESUMEN

México cuenta con intereses marítimos que no han sido aprovechados convenientemente para el desarrollo del país, presentando diversos niveles de desarrollo y explotación que no están acordes con su capacidad, economía y estatus político internacional. Se estudia determinar el porqué de esta situación y lo que tendría que hacer el Gobierno para conseguir un crecimiento económico más acelerado y continuo en este sector productivo.

El trabajo consistió en una investigación mixta secuencial, empleando para la recolección de información, una entrevista a participantes clave e investigación documental.

Como resultado de la investigación se demostró que, al aprovechar los recursos marítimos de forma estratégica con el poder y seguridad nacionales, se puede propiciar favorablemente el desarrollo de los intereses marítimos de México.

Palabras clave: desarrollo marítimo, poder marítimo, seguridad marítima, seguridad nacional.

MEXICAN MARITIME DEVELOPMENT FROM THE PERSPECTIVE OF NATIONAL SECURITY ABSTRACT

Mexico has maritime interests that have not been fully exploited for the country's development. There are diverse levels of growth and exploitation that are not in accordance to the capacity, economy and political international status. This study focuses in determining the causes of this situation and the actions that the Government needs to implement to achieve a more accelerated and constant growth in this productive sector.

The study consisted in a sequential mix research using interviews to key participants as a form of data collection, and documental research.

The findings show that taking advantage of maritime resources of Mexico in a strategic way and national security can promote growth of these interests.

Keywords: Maritime development, maritime power, maritime security, national security.

I. INTRODUCCIÓN

México cuenta con recursos e intereses marítimos que hasta la fecha no han sido aprovechados de manera conveniente para el crecimiento económico¹ y el desarrollo nacional² del país. Estos recursos presentan diferentes niveles de desarrollo y explotación económica que no están acordes con la capacidad, economía y estatus político de México dentro del sistema internacional del cual forma parte.

Es decir, en contradicción³ a que México es considerado la economía mundial número 14, el país ocupa posiciones de desarrollo marítimo muy por debajo de países con menor capacidad, riquezas y recursos, como son Perú, Vietnam y Chile, que han presentado mayores logros en el ámbito pesquero, por mencionar este factor productivo, entre otros (FAO, 2015).

Esta situación del sector marítimo en México permite identificar que existen inconsistencias⁴ significativas entre los conceptos teóricos del poder marítimo propuestos por Mahan y su aplicación práctica por parte del Estado mexicano, relacionada con el nivel de desarrollo marítimo que el país debiera tener, en función de la gran riqueza e intereses marítimos con los que cuenta la nación (Mahan, 1890).

De tal manera que, al no desarrollar de forma conveniente los intereses y/o recursos marítimos potenciales, se pierden oportunidades para incrementar el nivel de desarrollo de los estados costeros del país, y proporcionar la derrama económica que la población requiere para salir de la pobreza y evitar la emigración hacia otros lugares, en busca de trabajo y una mejor vida.

También hay que considerar que se han pronosticado riesgos y amenazas globales que atentarán contra la estabilidad y supervivencia de los Estados, como es la crisis alimentaria, energética y del agua, entre las más importantes. El sector marítimo representa un excelente recurso que se tiene que desarrollar de forma sustentable y racional, para minimizar el impacto de estos antagonismos.

La cuestión es encontrar respuestas al porqué, teniendo nuestro país tantas riquezas en sus zonas marinas, no logra desarrollarse adecuadamente, para ser una potencia marítima. Esta interrogante inicial permitió plantear la pregunta de investigación: ¿Cuál es la relación entre el desarrollo, poder y seguridad marítimos del Estado mexicano?

El ensayo plantea, como primer paso, la interrelación conceptual entre el desarrollo, el poder y la seguridad nacionales. Posteriormente describe la situación histórica del desarrollo marítimo en México y, por último, presenta las conclusiones del trabajo.

En primera instancia, se realizó una investigación mixta secuencial, integrada por tres fases de investigación (Creswell, 2014):

1. *Fase cualitativa*, empleando la metodología de la teoría fundamentada, para integrar un modelo esquemático que permitiera representar el comportamiento del desarrollo marítimo mexicano. En esta fase se realizaron entrevistas a especialistas en defensa, seguridad, política y economía nacional.
2. *Fase instrumental*, con la finalidad de operacionalizar las categorías cualitativas e implementar una interfase computacional.
3. *Fase cuantitativa no experimental*, mediante la integración de variables numéricas que incluyeron 33 índices internacionales relacionados con las categorías del Modelo de Desarrollo Marítimo (Corbin y Strauss, 2015; Vargas Suárez, 2018:153).

II. EL DESARROLLO MARÍTIMO Y SU RELACIÓN CON EL PODER MARÍTIMO Y LA SEGURIDAD MARÍTIMA

En el estudio del crecimiento y desarrollo de los recursos del mar se cuenta con diferentes teorías y conceptos que han evolucionado al paso de los años, y desde la perspectiva de diferentes pensadores e investigadores del mundo.

Hay que tener en cuenta que, así como en muchos otros ámbitos de la ciencia, los intereses que motivaron estos conocimientos tenían propósitos de carácter imperialista o militar, relacionando así el poder marítimo y la seguridad marítima con el desarrollo marítimo⁵.

El almirante Alfred Thayer Mahan (1901) fue quien acuñó, a finales del siglo XIX, la teoría del concepto del poder marítimo, instituyendo que:

Quien logre el dominio del mar, podrá controlar las riquezas de la tierra y, por consiguiente, dominar el mundo. Para ello, la nación debería de contar con una marina mercante vigorosa, complementada con una marina de guerra poderosa, que pueda protegerla y apoyarla para convertirse en una potencia marítima (Maqueda Mendoza, 2003:ix).

Los conceptos de su obra *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, fueron y aún son válidos desde la perspectiva de su país de origen, los EE.UU., ya que se observa que éstos han sido utilizados para guiar su papel global de expansión hasta nuestros días. El análisis que realizó sobre la importancia del poder naval⁶ le permitió determinar, en su momento, que el poder marítimo era el factor de crecimiento del imperio inglés.

Mahan precisó:

Un país puede ser rico si: 1. Tiene proximidad a las líneas marítimas y acceso a los mares abiertos, cuenta con puertos aptos y conectados con el interior del territorio, de modo que pueda mover su producción y riquezas desde el interior hacia

el exterior; 2. La población tiene cercanía y llegada al mar, y existe una conciencia marítima; y, sobre todo, 3. El Gobierno apoya las políticas marítimas.

Como citamos anteriormente, de ahí surgen los factores que inciden en el poder marítimo, que cada país en específico debe analizar y explotar: “a) Posición geográfica; b) Conformación física; c) Extensión territorial; d) Población; e) Carácter nacional y f) Carácter del Gobierno” (Alfaro Garfías, 2010:xi).

Por su parte, el historiador geo-estratega británico Julian S. Corbett (1988:42) determinó en su obra *Some Principles of Maritime Strategy*:

El mando del mar, no significa otra cosa que el control de las comunicaciones marítimas, ya sea para fines comerciales o militares. El objetivo de la guerra naval es el control de las comunicaciones, y no, como en el caso de la guerra terrestre, la conquista del territorio.

Corbett (1988), al igual que Mahan, consideraba que el poder marítimo debía asegurarse a través del dominio del mar, mediante el ejercicio de un poder naval efectivo y el control de las líneas marítimas de comunicación. Sin embargo, determinó algo más, al considerar a los factores del poder marítimo como partes de una gran estrategia nacional, donde la estrategia marítima se interrelaciona y complementa con otras estrategias igual de relevantes, como la diplomacia, que en su conjunto son parte fundamental del ejercicio del poder nacional (Ehrlich, 2017).

Por lo anterior, se puede expresar que ambas teorías establecen una “estrategia para el control marítimo, buscando contundentemente apoderarse del control del mar, negarlo al oponente y permitir que los propios buques tanto militares como civiles operen sin contratiempos” (Burlilov y Geise, 2013:1042).

En una concepción más actualizada e integral, el comandante en jefe de la armada soviética, Sergei Gorshkov, estableció:

Es razonable considerar que la totalidad de los medios de aprovechamiento del océano mundial y los medios de defensa de los intereses del Estado, cuando se combinan racionalmente, constituyen el poder marítimo del Estado, que determina la capacidad de un país en particular para utilizar las posibilidades militares-económicas de los océanos para sus propios fines (Gorshkov, 1979:ix).

En esta conceptualización es donde observamos la inclusión e intervención del poder marítimo, representado por todos los medios del Estado en el mar, que proporcionan la capacidad necesaria para la consecución de sus fines, entre otros, la seguridad y el desarrollo de la Nación.

Desde otra perspectiva, y aunque no describe el poder marítimo, Thiago Cintra comenta que tanto el desarrollo como la seguridad nacionales son metas a ser alcanzadas por el poder nacional, dejando en entre dicho que el poder marítimo –como parte integral del poder nacional– también busca como bien común la seguridad y el desarrollo marítimos (Thiago Cintra, 1991).

Por su parte, Geoffrey Till identifica que el poder marítimo es parte del sistema globalizado que se sustenta en los cuatro atributos con los que el mar contribuye con el desarrollo de la humanidad: a) Por los recursos que contiene; b) Por su utilidad como medio de transporte y comercio; c) Por su importancia como medio para intercambiar información y cultura; y c) Como fuente de poder y dominio (Geoffrey, 2007).

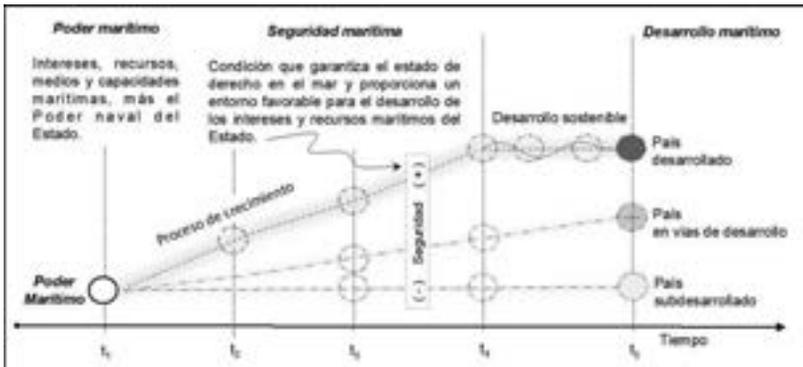
Desde otra perspectiva, el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) y el Colegio de Defensa Nacional (CODENAL) (2016) presentan, como definición oficial, que el desarrollo nacional es la “capacidad del Estado que garantiza la integridad, sustentabilidad y fortalecimiento de su soberanía nacional y régimen democrático, con el fin de generar bienestar y seguridad de la población” (p. 8).

Describen también que el poder marítimo es la “capacidad del Estado que resulta de la suma del poder naval y de todos los recursos del ámbito marítimo (flota mercante, infraestructura portua-

ria, de construcción naval y otras) que permiten alcanzar y/o mantener los objetivos marítimos” (p. 17).

Considerando los conceptos anteriores, identificamos que el poder marítimo se encuentra representado por todas las capacidades y recursos marítimos que el Estado emplea para proporcionar el dominio, desarrollo y seguridad en el mar. De tal forma que estas capacidades y recursos se tienen que incrementar en un proceso equilibrado entre el crecimiento, desarrollo sostenido y seguridad marítima, para alcanzar la condición que requiere la Nación, para ser clasificada como un país desarrollado, constituyendo este fin y bien común, un objetivo permanente del Estado, según se muestra en la figura 1.

Figura 1. El desarrollo marítimo.



Fuente: Elaboración propia a partir de Mahan (1890), Gorshkov (1979), Corbett (1988), Thiago Cintra (1991) y CESNAV-CODENAL (2016).

De lo anterior se identifican las siguientes relaciones entre el desarrollo, el poder y la seguridad marítimas (Vargas Suárez, 2018):

a) Entre el desarrollo y poder marítimos existe una relación directamente proporcional de interdependencia funcional-estructural, al considerar al desarrollo marítimo como una de las funciones principales, meta o nivel de la explotación de los intereses y riquezas marítimas que se pretende alcanzar como objetivo marítimo nacional,

y que se logra mediante la proyección de las capacidades marítimas del Estado enfocadas al sector productivo, como es la estructura de la administración pública federal, privada y social que se desarrollan en el sector marítimo.

b) Entre el desarrollo y seguridad marítimos coexiste una relación directamente proporcional de interdependencia funcional, al considerarse ambas como condiciones o metas que se pretenden lograr a través de las capacidades marítimas del Estado. Esta interrelación funcional determina un vínculo recíproco, en el cual el desarrollo requiere de la seguridad para crecer y mantenerse en un medio ambiente propicio para el crecimiento y permanencia. Por su parte, la seguridad requiere desarrollarse para alcanzar los niveles o condiciones que integren los escenarios propicios para el crecimiento y desarrollo de las riquezas e intereses marítimos.

c) Entre la seguridad y el poder marítimos existe una relación directamente proporcional de interdependencia funcional-estructural, al considerar la seguridad marítima como una de las funciones principales, meta o condición que integre los escenarios convenientes para el desarrollo marítimo. Esta condición se alcanza mediante el empleo y proyección de las capacidades de seguridad marítimas del Estado, que es –en este caso– el poder naval de la federación, integrado por la Secretaría de Marina Armada de México, desempeñando su función como Armada Nacional en la defensa del territorio e intereses marítimos mexicanos, o como autoridad marítima y guardia costera en el mantenimiento del Estado de Derecho en los recintos portuarios, costas y zonas marinas mexicanas (SEMAR, 2017).

Después de analizar los conceptos anteriores, se integró el Modelo de Desarrollo Marítimo, compuesto por las siguientes categorías de análisis (Vargas Suárez, 2018):

a) **Desarrollo marítimo sostenible.** Es el nivel de organización, infraestructura y crecimiento económico que logra un país a través de la defensa, seguridad, uso y explotación racional de las riquezas e intereses marítimos a su disposición, considerando satis-

facier las necesidades del presente, sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. Este desarrollo de las riquezas e intereses del mar se proyecta en los siguientes factores de desarrollo: 1) Capital humano; 2) Capital físico o infraestructura; 3) Capital productivo o financiero; 4) Capital jurídico y 5) Capital tecnológico.

b) **Poder marítimo.** Es la capacidad de un Estado-Nación, para mediante la voluntad política, hacer uso, explotación, crecimiento y desarrollo de las riquezas y recursos actuales y potenciales (medios y recursos), conformados como intereses marítimos en un entorno de seguridad, proporcionada por las autoridades civiles y militares del país. Por su parte, los intereses marítimos mexicanos son el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Estas actividades son ejecutadas en alta mar, zonas marinas, instalaciones portuarias y costas, tanto por el sector público como por el sector privado, con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos. Para el estudio de este trabajo, y considerando limitar su extensión, se tomaron en cuenta los siguientes intereses marítimos: 1) Industria de la pesca marítima, 2) Industria del petróleo en zonas marinas; 3) Industria del turismo náutico; 4) Industria del transporte y comercio marítimo y 5) Poder naval de la federación, constituida por la Secretaría de Marina Armada de México.

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

De tal forma que, al aprovechar el potencial de las riquezas e intereses marítimos del Estado y al proporcionar de manera equilibrada las condiciones de defensa, seguridad y protección marítimas, a través de la coordinación y colaboración entre las diferentes depen-

dencias públicas y privadas del sector marítimo, se puede propiciar de manera favorable el desarrollo de los intereses marítimos de México.

III. EL DESARROLLO MARÍTIMO MEXICANO

Nuestro país ha vivido una evolución y secuencia histórica basada en procesos de mejora continua, que permiten que nuestro país esté posicionado como la economía mundial número 14. En contraste, cuenta con más de 50 millones de personas catalogadas como pobres y, según estudios, los mecanismos para la distribución equitativa de la riqueza no han funcionado favorablemente para esa población menos agraciada. Por lo tanto, existe una gran desigualdad en el país.

En las dimensiones de seguridad económica y seguridad política, las fuentes de amenazas al desarrollo marítimo se han ubicado principalmente en las crisis económicas que estuvieron presentes en nuestro país desde la década de los años 60 y que tuvo su máxima expresión en los años 80, además del sistema especulativo, las elites financieras, las bolsas de valores, los paraísos fiscales y la concentración de la riqueza. Todos ellos, en mayor o menor medida, entrelazados con los fenómenos de la corrupción e impunidad tan arraigados en nuestro país, que han afectado los valores bajo riesgo como la desigualdad, la pobreza y el desempleo, que aquejan y son parte de la seguridad social de la Nación.

En las dimensiones de seguridad política y seguridad militar, las fuentes de amenazas al desarrollo marítimo se han ubicado en la creciente demanda de drogas en el mundo y, principalmente, por parte de nuestro vecino del norte. Como ruta natural, su tráfico se realizaba en los años 80 y 90 desde los países productores de Sudamérica por México, hasta la ocurrencia del atentado terrorista contra EE.UU., el 9/11. Ello los obligó a cerrar sus fronteras, lo que dificulta el narcotráfico, generando que gran parte de la droga se comercie en nuestro país, provocando el surgimiento de la delincuencia organizada y mucha violencia por el control de plazas, como parte de las amenazas a la seguridad nacional y, por ende, a la seguridad marítima.

Este fenómeno, combinado con la corrupción e impunidad de las autoridades, la pobreza, la desigualdad y el desempleo generan que el fenómeno se sume a otros delitos que dañan severamente a la sociedad y su desarrollo, como robo, secuestro, extorsión, homicidio, etc.

Así, las crisis económicas, la corrupción e impunidad, el narcotráfico y la delincuencia organizada son los fenómenos que sobresalen en la condición contextual del devenir histórico de nuestro país, desde los años 60 hasta la actualidad.

En contraparte, las políticas generadas por los diferentes gobiernos como “la marcha al mar”, “ni un paso atrás”, el “Plan Nacional de Desarrollo y sus programas derivados”, entre otras, así como las diversas leyes y organismos de coordinación creados para la implementación de estrategias en los sectores de interés y producción, han fortalecido y consecutivamente se han modernizado para responder a las demandas de divisas del país, a través de la producción de bienes y servicios. Divisas que son invertidas en infraestructura y empresas generadoras de empleos necesarios para impulsar el crecimiento económico y el desarrollo nacional.

Pero lo más significativo es identificar que los actos terroristas del 9/11 contra EE.UU. son la razón fundamental por lo que esa nación tomó acciones para la defensa, seguridad y protección de sus intereses de todo tipo, inclusive comerciales, como es el TLCAN. En la colaboración y cooperación con nuestro país, se fortaleció la seguridad marítima y prosperidad de la región, lo que ha impactado en los intereses marítimos de México, con el siguiente resultado:

En la demostración de la simbiosis que existe entre el desarrollo y la seguridad –al aseverar que sin seguridad no hay desarrollo y viceversa–, es relevante la solicitud que hacen diez exmilitares de muy alto nivel al presidente Donald Trump, para que no termine con el TLCAN, el cual, según su opinión, debe ser modernizado y fortalecido, ya que consideran que no es tan sólo un acuerdo comercial, es más un asunto de seguridad nacional.

Hoy en día, nuestro país cuenta con los enlaces de transporte y comercio marítimos que le permiten estar conectado con el mundo. La infraestructura marítima portuaria continúa su evolución conforme a los requerimientos de las embarcaciones y demanda económica.

El turismo náutico o “industria sin chimeneas” poco a poco ha logrado posicionarse como un gran generador de divisas, por encima del ingreso petrolero. El sector de los cruceros turísticos crece cada día, y México es un destino por excelencia, gracias a sus múltiples beneficios para los visitantes en la relación costo-beneficio por el precio del dólar y los magníficos destinos de playas, zonas arqueológicas, gastronomía, etc.

El sector pesquero, bajo los conceptos de sustentabilidad promovidos por la FAO a nivel mundial, ha logrado –por el momento– estabilizar su producción pesquera en la atención de la demanda alimentaria de la creciente población mexicana, mediante el establecimiento de zonas de pesca y vedas, vigiladas en parte por unidades de la Armada de México y de otras autoridades.

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

Hasta antes del 9/11, la Armada de México, Poder Naval de la Federación, para el cumplimiento de su misión y tareas fundamentales de proteger la soberanía y coadyuvar para mantener el Estado de Derecho en la mar, realizaba operaciones de patrulla y vigilancia de las zonas marinas mexicanas para evitar y disuadir –entre otros actos– la pesca ilícita, el contrabando de armas, drogas y personas, así como la contaminación marina. Todo ello, en cooperación con otras autoridades, como la Procuraduría Federal de Protección al Ambien-

te (PROFEPA), los inspectores de pesca, las capitanías de puerto, entre otras.

Sin embargo, después del 9/11 la comunidad internacional –y en específico los EE.UU.– reaccionaron para blindar ese país en contra de nuevas agresiones, lo cual provocó que, al proteger sus fronteras, se dificultó el tráfico de drogas hacia EE.UU. vía México. Gran cantidad de las drogas ahora se quedan en nuestro país, generando el crecimiento de la delincuencia organizada y la violencia por la disputa de plazas (Rodríguez Sánchez Lara, 2017).

EE.UU. promovió con México y Canadá la creación de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (AS-PAN), que conllevó una serie de acciones en pro de la seguridad para la protección del comercio marítimo. Estas acciones dieron lugar a la creación del Centro Unificado para la Atención de Incidente Marítimos (CUMAR) para la implementación del Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) por iniciativa internacional, de la que se derivan los grupos de inspección y verificación en los puertos, para coadyuvar en la seguridad y la protección marítima y portuaria, reforzado posteriormente con la creación de las Unidades Navales de Protección Portuaria (Valdés Cerda, 2011).

Para la seguridad en las zonas marinas se creó toda una red de Estaciones de Búsqueda y Rescate (ENSAR), no tan sólo con capacidades para la salvaguarda de la vida humana en la mar, sino también de patrulla y vigilancia en las aguas interiores, playas, balnearios y aguas aledañas a los recintos portuarios, fortaleciendo la seguridad de todos los intereses marítimos, objetos de la presente investigación.

Las sucesivas modificaciones al artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal desde 2005 a la fecha otorgan nuevas atribuciones a la SEMAR para cumplir, a través de la Armada, lo siguiente:

a) Cumplimiento del orden jurídico nacional en las materias de su competencia; b) Seguridad marítima, salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones, y búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en la mar y el control de tráfico maríti-

mo; c) Vigilancia del vertimiento de desechos y otras materias al mar distintas a las aguas residuales, y d) Protección marítima y portuaria, en los términos que fijan los tratados internacionales y las leyes de la materia, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal (Presidencia de la República, 2013).

Posteriormente se atrae el reconocimiento a la SEMAR como la Autoridad Marítima Nacional y el otorgamiento de la función de Guardia Costera, a través de la Armada.

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

En México, como consecuencia y resultado de fortalecer el ámbito de los intereses marítimos, sustento del crecimiento económico y desarrollo marítimos, la infraestructura, organización, marco jurídico, capacitación del recurso humano, la seguridad y protección marítimas en los niveles internacional, regional y nacional es que, del año 2000 a la fecha:

El transporte y comercio marítimos en México sufrieron un incremento en su crecimiento económico (PIB), al pasar de 5500 millones de pesos a 16 500 millones de pesos; es decir, en tan sólo diez años se triplicó (Vargas Suárez, 2018).

En los últimos años México se ha posicionado entre el 16 ó 17 lugar en el ranking mundial de la pesca, conforme a las regulaciones para la pesca sustentable, llegando a la captura máxima de algunas especies, y con el fin de no agotarlas y cubrir las necesidades de la creciente población, ha implementado nuevas estrategias para impulsar la acuicultura. México registra una producción pesquera anual en promedio de 1.4 millones de toneladas, con el empleo de su flota pesquera mayor y menor, en las que laboran alrededor de 300 000 pescadores y acuicultores.

En el ámbito de la explotación del petróleo en aguas marinas, está en marcha e implementación la Reforma Energética lograda en la presente administración, en espera de inversiones y nuevas tecnologías, al permitir la participación de empresas extranjeras en la exploración y explotación del recurso del petróleo en zonas marinas cercanas y profundas de la Zona Económica Exclusiva de México, bajo la consideración de que la administración y el control se encuentran a cargo del Estado.

La contribución al Producto Interno Bruto Nacional del turismo náutico en los estados costeros creció, de 121 108 millones de pesos a 270 702 millones de pesos en este mismo periodo, como resultado de todas las acciones para fortalecer la seguridad y el desarrollo en los puertos turísticos.

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

Dentro de la dimensión de la seguridad política es indispensable que, a la brevedad, se consolide la iniciativa del presidente Peña Nieto de implementar el Sistema Nacional Anticorrupción que, como herramienta del Estado-Nación, dará orden y transparencia a las acciones de la estructura de Gobierno, en beneficio de los programas emanados del Plan Nacional de Desarrollo, mediante la transparencia y la rendición de cuentas.

IV. CONCLUSIONES

El desarrollo marítimo es un fenómeno dinámico que se caracteriza por presentar en el tiempo un proceso de crecimiento y bienestar sostenido de las riquezas, recursos y capacidades marítimas y navales que integran el poder marítimo del Estado Mexicano. Éste

se proyecta de manera segura en los diversos campos del poder nacional mediante su expresión política, económica, social, ambiental y militar, integrando un escenario, condición o meta final, que el país requiere para satisfacer sus necesidades de bienestar común e interés vital.

De tal manera que, al aprovechar el potencial de las riquezas e intereses marítimos del Estado con un poder marítimo que proporcione de manera equilibrada las condiciones de defensa, seguridad y protección marítimas, a través de la coordinación y colaboración entre las diferentes dependencias públicas y privadas del sector marítimo, se puede propiciar de manera favorable el desarrollo de los intereses marítimos de México.

Con la finalidad de proyectar el desarrollo marítimo mexicano de manera sustentable y racional, es necesario coordinar esfuerzos entre los diferentes componentes que integran el poder marítimo de México, como son el sector gubernamental, privado y social, orientados a proporcionar las condiciones de seguridad que generen los factores positivos para el crecimiento y desarrollo de los intereses marítimos, a través de un Consejo Nacional de Desarrollo Marítimo, de forma análoga al Consejo de Seguridad Nacional.

Además, es imprescindible formular una Política de Estado, es decir una Política Nacional de Desarrollo Marítimo con una visión de 30 años o más, e integrarla de forma flexible, dinámica y continua al Plan Nacional de Desarrollo en cada sexenio gubernamental, con la finalidad de proporcionar permanencia estructural y alcanzar objetivos a mediano y largo plazo.

NOTAS

¹ *El crecimiento económico es el factor más importante del éxito de los países, pero no es el único. Según autores como Nordhaus y Samuelson (2010), los factores fundamentales del desarrollo de los países, que algunos tienen más que otros, son los recursos humanos, naturales y físicos o capital, etc.*

² *En la historia de la humanidad, el desarrollo de las naciones se ha dado por el crecimiento económico alcanzado, lo que ha permitido a cada país dar más de todo a sus ciudadanos, mejorando sus niveles de*

vida, con mejor alimentación, más recursos para atención médica y viviendas, control de la contaminación ambiental, educación universal para sus hijos, mejor equipamiento para las fuerzas de defensa y seguridad, jubilaciones dignas para el retiro, etc. (González González y Pérez Zavaleta, 2009).

³ Córdoba (2002:32) identifica como problema de investigación “una información contradictoria”.

⁴ También, según Córdoba (2002:32), puede ser, entre otras definiciones, “una inconsistencia entre teoría y práctica”.

⁵ Es necesario precisar que los conceptos de desarrollo, desarrollo nacional, desarrollo económico y desarrollo marítimo son términos relativamente nuevos y que, antes del siglo XX, se relacionaba directamente con la riqueza del país.

⁶ El poder naval o marina de guerra de un país está integrado por todas las unidades de tierra, aire, mar y bajo la superficie del mar (buques, aviones, infantería de marina, submarinos, etc.) debidamente equipados para empleo en la defensa de los intereses marítimos de una nación.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFARO GARFIAS, L. (2010). *Perú, país marítimo*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú, CENTRUM.
- BURILKOV, A. y GEISE, T. (2013). “Maritime Strategies of Rising Powers: Developments in China and Russia”, *Third World Quarterly*, 34(6).
- CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES (CESNAV) y COLEGIO DE DEFENSA NACIONAL (CODENAL) (2016). *Glosario de Términos Unificados de Seguridad Nacional*, México, Centro de Estudios Superiores Navales, Colegio de Defensa Nacional.
- CORBETT, J.S. (1988). *Some Principles of Maritime Strategy*, introducción y notas por Eric J. Grove, Annapolis, Md., Naval Institute Press, p. xxxvi.
- CORBIN, J. y STRAUSS, A. (2015). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*, Londres, UK, SAGE Publications.
- CÓRDOBA, F.G. (2002). *La tesis y el trabajo de tesis: recomendaciones metodológicas para la elaboración de los trabajos de tesis*, México, Editorial Limusa.

- CRESWELL, J.W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4^a. ed.), Thousands Oaks, EUA, SAGE Publications.
- EHRlich, C. J. (2017). "La Armada de México hacia el futuro: Reflexiones sobre el Poder Naval Nacional hacia el siglo XXI", México, Instituto de Investigación Estratégica de la Armada de México, DI 09/17.
- FAO (2015). *FAO Global Capture Production Database update to 2015* (Summary Information), Fisheries and Acuaculture Department.
- GEOFFREY, T. (2007). *Poder marítimo: Una guía para el siglo XXI*, República de Argentina, Instituto de Publicaciones Navales.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, M.J. y PÉREZ ZAVALA, A. (2009). *Introducción a la Economía*, 2^{da} ed., Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Pearson Educación.
- GORSHKOV, S.G. (1979). *Sea Power of the State*, Gran Bretaña, Pergamon Press Ltd.
- MAHAN, A.T. (1890). *The Influence of Seapower upon History (1660- 1783)*, Estados Unidos de Norteamérica, Dover Publications, Inc.
- MAHAN, A.T. y ANDÚJAR, M. (1901). *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*, El Ferrol, España, El Correo Gallego.
- MAQUEDA MENDOZA, M. (2003). *Poder marítimo mexicano*, México, D.F., Centro de Estudios Superiores Navales.
- NORDHAUS, W. y SAMUELSON, P. (2010). *Economía con aplicaciones a Latinoamérica*, Colombia, McGraw-Hill.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA (2013). *Decreto por el que se reforma, adiciona o derogan fracciones del artículo 30 de la LOAPF V.- Ejercer la autoridad en las zonas marítimas mexicanas*, Ciudad de México, DOF 26-12-2013.
- RODRÍGUEZ SÁNCHEZ LARA, G. (2017). *Seguridad nacional en México y sus problemas estructurales*, Ciudad de México, Colectivo de Análisis de la Seguridad con Democracia.
- SECRETARÍA DE MARINA (SEMAR) (2017). *Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México*, Ciudad de México, Poder Ejecutivo, DOF.

- THIAGO CINTRA, J. (1991). *Seguridad nacional, poder nacional y desarrollo*, México, D.F., Centro de Investigación y Seguridad Nacional.
- VALDÉS CERDA, R.E. (2011). La protección marítima y portuaria: cumplimiento de la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN), en C.A. Ristoulas (Ed.), *La Seguridad de América del Norte Reconsiderada*, Ciudad de México, ITAM, pp. 184-185.
- VARGAS SUÁREZ, R.A. (2018). *El desarrollo marítimo mexicano desde la perspectiva de la seguridad nacional*, tesis de doctorado, Ciudad de México, Universidad Naval.

Rubén Alfonso VARGAS SUÁREZ

Cursó en el Centro de Estudios Superiores Navales el Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional, obteniendo el primer lugar de la Promoción y Mención Honorífica en el desarrollo de su tesis. Maestría en Seguridad Nacional, obteniendo el primer lugar de la Promoción y Maestría en Administración Naval, obteniendo el segundo lugar de la Promoción. Egresado de la licenciatura en Ingeniería en Ciencias Navales (Heroica Escuela Naval Militar, generación 1974-1979).

Durante su trayectoria profesional se ha desempeñado en diversas áreas operativas, administrativas y educativas de la Secretaría de Marina y de la Secretaría de la Defensa Nacional, destacando su actuación docente en la Heroica Escuela Naval Militar, Escuela Superior de Guerra y Centro de Estudios Superiores Navales.

En el ámbito diplomático ocupó la Agregaduría Naval de México en Suecia (2007-2008). Actualmente desempeña el cargo de Subjefe Administrativo del Estado Mayor General de la Armada de México.

Correo electrónico: Ruben280159@gmail.com