

La Estrategia Marítima de México para fomentar su Desarrollo Marítimo

Por: CN. (México) Miguel Ángel Ruiz¹

Resumen

México cuenta con una posición privilegiada por tener acceso directo a dos áreas marítimas importantes que son los Océanos Pacífico y Atlántico, además de lo anterior, cuenta con una considerable extensión de litorales y superficie marítima, siendo a su vez uno de los países Megadiversos por su flora y fauna. Estas consideraciones y algunas más, lo convierten en un Estado con un gran potencial para el Desarrollo Marítimo, para lo cual requiere establecer políticas e implementar acciones para desarrollar una Estrategia Marítima, que le permita incrementar sus capacidades para preservar y explotar los recursos para beneficio de su población.

Palabras Clave: Estrategia Marítima, Desarrollo Marítimo, Estrategia Marítima, explotación de recursos, población.

Fecha de Recepción: agosto 3 de 2017

Fecha de Revisión: septiembre 9 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

¹ Capitán de Navío de la Armada de México Miguel Ángel Ruiz, Ingeniero Hidrógrafo, especialista en Infantería de Marina, Magíster en Administración Naval y Magíster en Seguridad Nacional, Docente investigador invitado a la Escuela Superior de Guerra "Rafael Reyes Prieto". Participó en el diplomado de Introducción a la Oceanopolítica, en la ESDEGUE.

Definiendo la Estrategia Marítima.

La palabra Estrategia procede de los términos griegos: stratos (“ejército”) y agein (“conductor”, “guía”). Por lo tanto, el significado primario es el arte de dirigir las operaciones militares², este último término también es considerado por el Diccionario de la Real Academia Española y el Wordreference, sin embargo, también lo definen como “En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento”³ y “Técnica y conjunto de actividades destinadas a conseguir un objetivo”⁴. No obstante, lo anterior, el término se ha diversificado y ha sido adoptado y utilizado en diferentes ámbitos y áreas de la vida civil lo que provoca que su interpretación no sea meramente en el ámbito militar a pesar de su origen. Sin embargo, debido a su vínculo original, la Estrategia seguirá asociada con la planeación y el empleo de las Fuerzas Armadas.

Con respecto al término Marítimo, ambos diccionarios previamente señalados los definen como “Del mar o relativo a él por su naturaleza o por su cercanía” y “perteneciente o relativo al mar”, en un concepto más amplio se puede entender que se refiere a todos los elementos, actividades, fenómenos o circunstancias que se ejecutan en el mar o tienen relación con él.

Existe un gran número de escritores que han expresado sus teorías y puntos de vista sobre Estrategia Marítima, entre ellos se encuentran algunos muy famosos que son referentes de Doctrinas y estudios a nivel mundial como el Contraalmirante Alfred Thayer Mahan, Sir Julian Corbett, El General André Beaufre y Geoffrey Till.

De acuerdo con el Libro “Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva”, la Estrategia Marítima es parte de la Estrategia Nacional que trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder Marítimo del Estado para promover y proteger sus Intereses Marítimos. Está íntimamente relacionada con la Estrategia Militar y con la Política Económica (Casarez, 2016) (figura 1).

2 www. <http://definicion.de/estrategia/>, Definición de estrategia. (consulta: 02 julio. 2017).

3 Real Lengua Española, <http://dle.rae.es/?id=GxPofZ8> (consulta:02 julio 2017).

4 Wordreference, <http://www.wordreference.com/definicion/estrategia> (consulta:02 julio 2017).

Figura 1 Estrategia Marítima.



Fuente: Diplomado Introducción a la Oceanopolítica

El empleo de la Estrategia en el ambiente Marítimo comúnmente se le llama Estrategia Marítima, debido al entorno donde se lleva a cabo involucra actividades propias de la Armada y aquellas de naturaleza no militar como el comercio, la investigación, deportivas, explotación de recursos, pesca, y algunas más. Entre las numerosas definiciones de Estrategia Marítima, el Capitán de Navío Francisco Obrador Serra de la Armada de España establece que "la Estrategia Marítima es el proceso de concepción, creación, organización y empleo de medios tangibles e intangibles para la utilización de los mares, litorales y sus espacios aéreos, en beneficio de los Intereses Nacionales". (obrador, 2006).

Para efecto de este documento y tomando en consideración los diferentes aspectos tratados anteriormente, se establecerá como Estrategia Marítima al "Conjunto de acciones que implementa un Estado (México en este caso) a través de sus componentes político, económico, social y militar con el fin de proteger y explotar sus Intereses Marítimos e impulsar el desarrollo marítimo y económico".

Consideraciones para el desarrollo marítimo de México.

Para tener una visión más clara de la situación relacionada con el Desarrollo Marítimo de México, se tomará en consideración un breve análisis de los seis factores establecidos por Alfred Thayer Mahan los cuales a su parecer afectan o influyen en citado desarrollo.

México como comúnmente se le conoce y cuyo nombre oficial es "Estados Unidos Mexicanos", está situado en el hemisferio norte del Continente Americano se extiende entre los paralelos $14^{\circ} 32' 27''$ al $32^{\circ} 43' 06''$ N y meridianos $86^{\circ} 42' 36''$ al $118^{\circ} 27' 24''$ ubicándose a la altura del Trópico de Cáncer, limita al Norte con los Estados Unidos de Norteamérica, al Sureste con Guatemala y Belice, al Este con el Golfo de México y Mar Caribe al Este y al Oeste y Sur con el Océano Pacífico.

El país tiene una superficie total que incluye la continental, marina e insular de $5,114,295 \text{ Km}^2$, en su parte continental alcanza $1,959,248 \text{ Km}^2$, (14 lugar mundial), la marina (que incluye el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva) cubre $3,149,920 \text{ Km}^2$, aprox. 1.6 veces lo terrestre (9 lugar mundial) y la insular abarca los $5,127 \text{ Km}^2$, además cuenta con aproximadamente $11,122 \text{ km}$ de costa (10 a nivel mundial) y 130 lagunas costeras que cubren un área de $15,000 \text{ km}^2$. La zona marítimo-terrestre cuenta con 161 municipios en 17 estados con una población aproximada de 17.8 millones de personas (Universidad Nacional Autónoma de México, 2002), (figura 2).

Figura 2 Situación Geográfica.



Fuente: SEMARNAT, Atlas Digital Geográfico.

Al realizar el análisis de la situación geográfica de México, podemos afirmar que cuenta con una posición privilegiada ya que tiene acceso al Océano Atlántico a través del Golfo de México y Mar Caribe y directamente al Océano Pacífico, además se encuentra muy bien posicionado a nivel mundial entre los países con mayor cantidad de km. de litorales y extensión marítima. Asimismo, su ubicación en el área tropical lo nutre de una abundancia de flora y fauna marina, convirtiéndolo en un país con megadiverso en este aspecto. Por lo anterior, podemos concluir que su situación geográfica es un factor favorable para su desarrollo marítimo y situarse en una posición envidiable para explotar las rutas marítimas hacia Europa, Asia y América.

Con relación al factor de la naturaleza y configuración de sus costas, el litoral mexicano y sus 2,128 islas⁵ es en general considerado poco favorable para el establecimiento de puertos, sin embargo, esto no ha impactado negativamente en su desarrollo marítimo. El área norte del Atlántico y Pacífico cuenta con estrechas llanuras litorales integrada con albuferas, ensenadas, lagunas y zonas pantanosas. Su perfil litoral en muchos casos es abrupto e irregular sobre todo en el Pacífico por la presencia de la Sierra Madre. En el Atlántico la zona intermedia con una plataforma continental baja extendida y áreas pantanosas se enlaza con el litoral rocoso y coralino de la península de Yucatán. Los ríos no se consideran importantes en el aspecto marítimo debido a que algunos solo son navegables pocas millas río arriba del área de su desembocadura. Entre los principales del Pacífico podemos mencionar el Yaqui de 680 km, el Lerma de 515 km, y el Balsas con 880 km., y en el Atlántico el Pánuco de 600 km, el Papaloapan con 900 km, el Mezcalapa-Grijalva de 600 km y el Usumacinta, con 800 km.

Analizando la naturaleza y configuración de las costas, se puede establecer que esta característica limita considerablemente para su crecimiento a la generalidad de los puertos existentes los cuales son pequeños y con limitaciones por carecer de reserva territorial, no obstante las características y riquezas que ofrecen los litorales son una oportunidad para que el Estado mexicano establezca una Política de Estado que permita enfocar los esfuerzos en los puertos con mayor potencial, sin detrimento de aquellos que se utilizan para cabotaje que permita detonar el desarrollo portuario y marítimo.

5 INEGI, Presentación "Catálogo del Territorio Insular". Encuentro Nacional para la conservación y el desarrollo sustentable de las islas de México. 23 al 26 de junio de 2009. Ensenada, BC. México.

La extensión territorial y recursos Naturales de México lo posiciona como un país con un gran potencial para su desarrollo, como se mencionó, su extensa superficie marina y sus amplios litorales son una ventana de oportunidad para su desarrollo marítimo.

El país debido a su estructura geológica posee casi todos los tipos de suelos; los ríos no constituyen sistemas pluviales de relevancia existiendo tres regiones hidrológicas principales (Universidad Nacional Autónoma de México, 2002), otro aspecto a considerar son las 70 zonas costeras y oceánicas prioritarias (43 en el Pacífico que corresponde al 40% y 27 en el Golfo de México y Mar Caribe que ocupa el 60%) en las cuales se encuentran 43 áreas naturales protegidas. (SEMARNAT, 2015).

Debido a existir 4 climas principales (tropical lluvioso, seco, templado y Polar), la diversidad de vegetación y cultivos es importante por lo cual los principales productos agrícolas son: tomate (1er. lugar mundial), garbanzo (3er. lugar mundial) maíz (4o. lugar mundial), caña de azúcar (4o. lugar mundial) café (5o. lugar mundial) trigo, sorgo, arroz, avena, cebada, frijol, algodón, ajonjolí, tabaco, plátano, coco, aguacate, cacao, frutas, y alfalfa. (Instituto Nacional de Estadística y Geografía - INEGI, 2017).

El sector pesquero de México explota normalmente 350 especies con 23 pesquerías principales, destacando el 1er. lugar en captura de atún aleta amarilla y 4o. lugar en volumen de pesca a nivel continental atrás de Perú, Estados Unidos, Chile y 9o. lugar en exportación de camarón. (Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca, 2017).

En cuanto a recursos minerales, México cuenta entre otros, con Las Salinas de Guerrero Negro (las más grandes del planeta); el yeso de la Isla de San Marcos y de la costa oriental de la península de Baja California (reservas para 70 años); Las Cuevas (la mina más grande de fluorita del mundo); Fresnillo (el yacimiento de plata más rico y más grande del mundo); Molango (el depósito más importante de manganeso en Norte América); asimismo, se mantiene como líder mundial en la producción de plata y el 45% de producción nacional lo constituyen los metales industriales tales como el hierro, estaño, plomo, cobre, molibdeno, y antimonio (Servicio Geológico Mexicano, 2016).

Como exportador de Petróleo ocupa el 13° lugar mundial y el 17° en reservas probadas, respecto a Gas natural ocupa el 33° lugar mundial en reservas. (CIA, 2017).

El factor “Extensión territorial y recursos naturales” representa un pilar fundamental en la economía del país y puede resultar un impulsor para el desarrollo marítimo del país si se invierten y aplican los recursos monetarios necesarios, es importante resaltar que actualmente es la 15° economía mundial con un Producto Interno Bruto (PIB) de 1,063,606 millones de dólares, debido a la exportación de recursos renovables y no renovables.

El número de habitantes es un factor que se considera incide en el desarrollo marítimo de una nación, según el reporte preliminar del censo de población y vivienda 2015 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, la población actual del país es de 119.530.753 habitantes, de los cuales 58.130.753 son hombres y 61.400.000 son mujeres. La densidad de población promedio es de 61 hab/Km² (Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI, 2017). El país ocupa el **12° lugar mundial por número de habitantes**, se destaca que China, Brasil, Estados Unidos, India, Japón y Rusia son países con desarrollo marítimo que tienen una población superior y que países con gran tradición marítima como España, Francia, Holanda, Inglaterra, Italia, Noruega, Portugal y Suecia, entre otros cuentan con menor población, de igual forma sucede con la densidad. (CIA, 2017).

La población en los Estados costeros (17) es de un poco más de 55 millones, sin embargo, solo 17.8 millones habitan en los municipios colindantes con la franja litoral lo que representa el 14.8% de la población según datos de la Secretaría de la Economía Nacional e INEGI.

De acuerdo con información del INEGI, existe un grupo conformado por Baja California, Sinaloa, Sonora y Veracruz con alta concentración poblacional (52% del total nacional), aunque en el caso del primero citado, sus actividades son relacionadas con los servicios e industria maquiladora. Otro grupo de concentración media es el que integran Campeche, Guerrero, Tabasco, Tamaulipas y Quintana Roo, este último con un incremento muy elevado en los últimos 20 años y al igual que Baja California, su crecimiento está ligado al sector turístico y de servicios. Un tercer grupo con porcentaje de población bajo es Chiapas, Colima, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Oaxaca y Yucatán, ubicándose en esta área los dos puertos más importantes del Pacífico: Manzanillo y Lázaro Cárdenas, lo que demuestra que la industria marítima del país no genera suficientes fuentes de empleo.

Del análisis del factor “Número de habitantes” se determina que actualmente no existe una relación directa entre la cantidad de población y las actividades marítimas propiamente dichas, observándose que no se cuenta con un desarrollo marítimo que impulse la creación de fuentes empleo tal y como resulta con el establecimiento de la industria naval.

El carácter de sus habitantes es el factor más intangible y subjetivo para el desarrollo marítimo de un país. Nuestra idiosincrasia influye en la autoestima, es imprescindible eliminar las “señas de identidad” como: el don nadie, el imitador acomplejado, el golpeador, el relajamiento irresponsable, el hipócrita, el flojo, el resentido, el mandilón, el malinchista, el misógino, el arribista demagogo, el oportunista corrupto, el padrote, el que se comporta servil frente al jefe y **déspota con los de abajo**” (Garibay, 2003), basta con señalar que muchos extranjeros consideran que el mexicano tenía los vicios de pereza, superstición infantil, imprevisión, estupidez ingénita, ignorancia impenetrable, indomable propensión al robo, embriaguez y cobardía (Turner, 1911).

100

José María Vigil considera que lo único que requiere el pueblo mexicano es estabilidad política y educación del carácter (Valderrama, 1986).

Por su parte, el licenciado Raúl Béjar Navarro define al carácter nacional como el “que recoge datos sistemáticos sobre sentimientos, emociones, afectos, motivaciones, formas perceptuales, pensamientos, creencias, preferencias y formas de comportamiento social, que dentro de la diversidad del universo individual sean uniformes en el plano colectivo, el carácter nacional es una manera peculiar de ser, se refiere a las creencias y patrones, de la personalidad relativamente estables que son modales entre los miembros adultos de una sociedad” (Navarro, 2005).

También es necesario considerar la compleja desigualdad social en México, el mismo **Béjar Navarro la atribuye** a cuatro causas: histórico geográficas, étnico demográficas, socio políticas y socio económicas.

No es fácil hablar del “Carácter de sus habitantes” o la identidad del pueblo mexicano, se necesita de un análisis profundo y sustentado, desafortunadamente, el carácter del mexicano como resultado de los acontecimientos que han sucedido a lo largo de su historia está

catalogado en su mayoría del tipo pasivo, obediente y afiliativo, teniendo como principal característica ser una persona que busca siempre su seguridad para protegerse y evitar cualquier peligro para no sufrir.

El carácter del mexicano de acuerdo con estudios realizados es en general opuesto al de los países con un alto desarrollo marítimo, en donde el carácter de su población es más aventurero, con tendencia comercial e independiente del medio que lo rodea. Por lo tanto, este factor no está consolidado en México y es un punto débil por lo cual se requiere educar e instruir a las próximas generaciones con el objeto de modificar y cambiar su carácter.

La Clase de Gobierno, en el artículo 40 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos a la letra dice: "Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una república representativa, democrática, federal, compuesta de Estados libres y soberanos, en todo lo concerniente a su régimen interior; pero unidos en una federación establecida según los principios de esta ley fundamental". (Diario Oficial de la Federación - DOF, 2016).

La forma de gobierno del Estado Mexicano es tipo presidencial, esto significa que es un gobierno con separación y coordinación de poderes. Se dice que un sistema político posee esta clase de régimen sólo si la Jefatura del Estado y la Jefatura del gobierno están reunidas en una misma persona a la que se le denomina "presidente", elegido democráticamente.

Cuenta con tres órdenes de gobierno: Federal (artículos 50 al 114 Constitucional), Estatal (artículos 115 al 122 Constitucional) y Municipal (artículo 115 Constitucional). Asimismo, existen 3 poderes: Poder Ejecutivo, Poder Legislativo y Poder Judicial. Para efectos del orden Federal, el Poder Ejecutivo es ejercido por el presidente de los Estados Unidos Mexicanos (artículo 80 Constitucional), el Poder Legislativo está depositado en un congreso general dividido en dos cámaras: La cámara de senadores con 128 miembros y la de diputados con 500 miembros (artículo 50 Constitucional). Finalmente, el Poder Judicial se deposita en una Suprema Corte de Justicia, en Tribunales de Circuito en materia de amparo y unitarios en materia de apelación y en juzgados de distrito (artículo 94 Constitucional). (Senado de la República - LVI Legislatura, 1998).

El Gobierno Federal es el responsable de generar las directrices a través de iniciativas o reformas a las políticas y leyes existentes por conducto del Poder Ejecutivo que el mismo ejerce para fomentar el desarrollo marítimo y económico del país, con el fin de que en el seno del Poder Legislativo se discutan, modifiquen y en su caso se apruebe o rechace y se publique en el Diario Oficial de la Federación (DOF), para su aplicación y observancia. En este sentido, a lo largo de las administraciones no se ha generado una Estrategia Marítima como parte de la Política de Estado, solo se han instrumentado Políticas de gobierno que no permiten la continuidad a mediano plazo a pesar de existir leyes que cubren el espectro marítimo pero que su aplicación deja mucho que desear.

Por lo anteriormente expuesto, se concluye que el factor **“Clase de gobierno”** el cual a consideración del suscrito es el de mayor importancia, es una debilidad que afecta en gran medida el desarrollo marítimo, debido a que la clase política no ha instrumentado los mecanismos y tomado las medidas necesarias para detonar el potencial marítimo del país, como ejemplo tenemos el Plan Nacional de Desarrollo (PND) emitido por el Poder Ejecutivo que es el eje rector de cada administración en el que se establecen los objetivos nacionales, estrategias y prioridades para el desarrollo integral y sustentable del país y sobre el cual cada Secretaría de Estado instrumenta su Plan Sectorial, esto aunado a que en el Poder legislativo son escasas las personas con amplios conocimientos o visión sobre el tema y/o comprometidos con el sector marítimo.

La Estrategia Marítima de México.

A pesar de lo descrito con anterioridad, en México existen documentos que pueden servir como lineamientos y directrices que pueden contribuir a fomentar y detonar el desarrollo marítimo del país, los documentos a que se hace referencia son los siguientes:

Plan Nacional de Desarrollo (PND).

Su creación está basado en el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), la Ley de Planeación y los artículos 9 y del 27 al 42 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y como ya se dijo es el documento rector emitido por el Ejecutivo Federal que tiene por objeto normar obligatoriamente a los

programas institucionales y sectoriales, así como guiar la concertación de sus tareas con otros poderes de la Unión y con los órdenes estatal y municipal de gobierno. (Gobierno de la República, 2013).

Política Nacional de Mares y costas de México (PNMC).

Documento elaborado tomando en consideración los conocimientos y experiencias de las 10 Secretarías de Estado que integran la Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas (CIMARES), creada el 13 de junio del 2008 cuyo objeto es coordinar las acciones de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal relativas a la formulación e instrumentación de las políticas nacionales para la planeación, ordenación y desarrollo sustentable de los mares y las costas del territorio nacional (Diario Oficial de la Federación, 2008).

Este documento contiene los objetivos, estrategias y líneas de acción para articular y orientar los esfuerzos sectoriales del Gobierno Federal, apoyando la planeación y ordenamiento de las regiones marítimas y costeras “con el fin de hacer más eficientes y efectivos los procesos de toma de decisiones, detener y revertir el deterioro que han sufrido a lo largo de décadas y así potenciar su desarrollo”. (Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas, 2015).

Política Nacional de Defensa.

Documento que contiene conjunto de principios y criterios con que el Estado orienta su función de defensa, con vistas a preservar la integridad, la independencia y la soberanía de la Nación; garantizar la Seguridad Interior y contribuir al Desarrollo Nacional. Es imprescindible hacer notar que esta política involucra no solo a las Fuerzas Armadas en quienes están depositadas plenamente dichas responsabilidades, sino que también precisa la participación de todos los entes orgánicos del Estado con responsabilidad directa en la seguridad y defensa de México, detalla cómo se lleva a cabo la protección y conservación del Estado Mexicano a partir de una doble vertiente: la externa, para enfrentar un eventual conflicto con otro Estado; y la interna, donde las Fuerzas Armadas tienen como obligación coadyuvar en la preservación de la seguridad interior, apoyadas por el Poder Nacional de México y la sociedad. (Cronica, 2013).

Estrategia Nacional para el ordenamiento Ecológico del Territorio en Mares y Costas.

Documento elaborado por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales consta de un componente de acción por instrumentos de alcance federal, estatal y municipal, así como un componente de acción por zonas de la siguiente manera: Golfo de California, Golfo de México y Mar Caribe, Pacífico Norte, Pacífico Sur, Estados y municipios con alto potencial o desarrollo turístico, industrial, agrícola, acuícola y pesquero.

La Estrategia pretende explotar al máximo la potencialidad del Ordenamiento Ecológico del Territorio en los mares y las costas por considerarlos zonas críticas, detonadores de importantes procesos productivos y depositarias de capital natural fundamental para un esquema de desarrollo sustentable. La intención es lograr la congruencia entre las directrices y ejes rectores del gobierno federal, con las estrategias regionales y las acciones locales de manera que se fortalezca el papel rector y de fomento en la planeación ecológica del territorio. (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2007).

Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030.

104

Instrumento de planeación, elaborado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, que plantea llevar a la práctica los compromisos que el Gobierno Federal asume en el Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia portuaria, así como incorporar a la organización portuaria al desarrollo estratégico del sistema portuario nacional establece, con una visión de largo plazo, las políticas y estrategias que permitan al país contar con un sistema portuario competitivo, la creación de nueva infraestructura portuaria, el desarrollo del litoral con la creación de las Administradoras Portuarias Integrales Municipales (ACIS), mejorar la relación puerto-ciudad, contar con mejores vías de acceso a los puertos para alcanzar un pleno intermodalismo, mejorar los servicios portuarios e incrementar la productividad. (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante., 2008).

Ley Federal de Zonas Económicas Especiales.

Este documento está enfocado al desarrollo portuario de los estados costeros de Michoacán, Guerrero, Oaxaca, Chiapas y Veracruz y tiene como objeto, en el marco de la planeación nacional del desarrollo, regular la planeación, el establecimiento y la operación de Zonas

Económicas Especiales para impulsar el crecimiento económico sostenible que, entre otros fines, reduzca la pobreza, permita la provisión de servicios básicos y expanda las oportunidades para vidas saludables y productivas, en las regiones del país que tengan mayores rezagos en desarrollo social, a través del fomento de la inversión, la productividad, la competitividad, el empleo y una mejor distribución del ingreso entre la población.

Dichas zonas serán consideradas áreas prioritarias del desarrollo nacional y el Estado promoverá las condiciones e incentivos para que, con la participación del sector privado y social, se contribuya al desarrollo económico y social de las regiones en las que se ubiquen, a través de una política industrial sustentable con vertientes sectoriales y regionales. (Diario Oficial de la Federación, 2016).

A continuación, se relacionarán algunas iniciativas y leyes que en la actualidad se encuentran vigentes y que contribuyen a crear el marco teórico para establecer una Estrategia Marítima de México.

-Ley para el fomento y desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Publicada el 8 de enero de 1981, y en espera de ser reformada y/o adicionada en el Congreso, tiene como objetivo favorecer, robustecer y ampliar las oportunidades para la marina mercante mexicana, además de las empresas nacionales que participan en el sector, estipula que los astilleros, varaderos y la industria naval auxiliar nacionales, tendrán preferencia sobre los extranjeros para la construcción, reparación, mantenimiento y desguace de embarcaciones o artefactos navales propiedad del Estado Mexicano. (Diario Oficial de la Federación, 1981).

-Ley para el fomento y desarrollo de la industria naval. Esta es una propuesta realizada por diferentes actores del sector marítimo nacional con el fin de que se elabore una ley semejante a la anterior con el fin de impulsar y desarrollar la Industria Naval en México.

-Ley de navegación y comercio marítimos. Publicada en el DOF el 1 de junio de 2006 y reformada el 19 de diciembre de 2016 (quinta vez), en la cual se establece que la Autoridad Marítima Nacional la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la SEMAR (Diario Oficial de la Federación, 2016).

-Ley de Puertos. Publicada en el DOF el 19 de julio de 1993 y reformada por quinta vez el 19 de diciembre de 2016, en ella se complementan las atribuciones como Autoridad Marítima a la SEMAR y se le faculta para sancionar irregularidades y garantizar la protección del puerto. (Diario Oficial de la Federación, 2016).

-Ley de Aguas Nacionales. Publicada el 10. de diciembre de 1992 y reformada por séptima ocasión el 24 de marzo de 2016 (Diario Oficial de la Federación, 2016).

-Ley General de pesca y acuacultura sustentables. Publicada el 24 de julio de 2007 y cuya última reforma (décima) fue el 19 de junio de 2017. (Diario Oficial de la Federación, 2017).

-Ley Federal del Mar. Es necesario actualizarla a la nueva realidad tanto nacional como internacional, ya que ésta no ha sufrido cambio alguno desde su promulgación el 9 de enero de 1986.

-Ratificación de convenios laborales y marítimos. Entre los más importantes se encuentra el Convenio de Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), adoptado en su 94ª. reunión celebrada del 7 al 23 de febrero de 2006.

Conclusión.

México por su situación geográfica y su condición de país bioceánico cuenta con las condiciones geográficas y la mega diversidad de recursos naturales renovables y no renovables suficientes para detonar su desarrollo marítimo y convertirse en una de las principales economías mundiales, para ello es necesario concentrar el esfuerzo nacional en los principales puertos comerciales que permitan incrementar su capacidad de carga, aprovechando el resto de los puertos para el movimiento de cabotaje, en este sentido también es importante impulsar y generar las condiciones adecuadas de bienestar a la población que se encuentra en la zona litoral, mediante la generación de empleos generados por la inversión pública y privada.

La escases de políticas de Estado de largo plazo, pero sobre todo a carencia de la continuidad en los objetivos, estrategias y líneas de acción trazados, inhiben la migración hacia el área costera donde en forma general no existen oportunidades de empleo, esto de la mano de la falta de carácter de la población, que considera al mar como una zona de recreo y no un área de oportunidad por las riquezas con que cuenta, condición que lo diferencia de los habitantes de países con un gran desarrollo marítimo.

Nuestra clase política que dirige el rumbo del país es la que más ha afectado el Desarrollo Marítimo ya que al no tener la visión ni los conocimientos relacionados con el sector marítimo no se ha logrado concretar una Política de Estado que contenga una Estrategia Marítima clara que permita un desarrollo económico sustentable, no obstante, existe un importante soporte jurídico que puede ser la base de esa Estrategia, sin embargo es necesario desarrollar una Conciencia Marítima en todo el pueblo mexicano para voltear al mar a fin de proteger y explotar sus recursos.

Referencias bibliográficas

Casarez, C. (. (2016). *Estrategía Marítima, Evolución y Prospectiva*. Bogotá, Colombia: Escuela Superior de Guerra, Departamento Armada.

CIA. (25 de julio de 2017). <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mx.html>.

108

Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas. (10 de diciembre de 2015). http://www.biodiversidad.gob.mx/pais/mares/pdf/A4_PNMC_actualizada_dic2015.pdf.

Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca. (23 de julio de 2017). <https://www.gob.mx/conapesca/documentos/estadistica-pesquera-y-acuicola-de-mexico>.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2008). *Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030*. Mexico, D.F.: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Crónica, L. (01 de noviembre de 2013). <http://www.cronica.com.mx/notas/2013/794047.html>.

Diario Oficial de la Federación - DOF. (29 de enero de 2016). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, D.F.: Gobierno Federal.

Diario Oficial de la Federación. (08 de enero de 1981). Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. México, D.F.

Diario Oficial de la Federación. (24 de marzo de 2016). Ley de Aguas Nacionales. México, D.F.

Diario Oficial de la Federación. (01 de 06 de 2016). *Ley Federal de Zonas Económicas Especiales*. Lázaro Cárdenas, Mich. Mex.: Gobierno Federal.

Diario Oficial de la Federación. (19 de diciembre de 2016). Reforma a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México, D.F.

Diario Oficial de la Federación. (19 de junio de 2017). Ley General de pesca y acuicultura sustentables. México, D.F.

Diario Oficial de la Federación. (19 de diciembre de 2016). Reforma a la Ley de Puertos. México, D.F.

Federal, E. (2008). *Diario Oficial de la Federación*. México: Gobierno de la República.

Garibay, H. C. (2003). *Reflexiones sobre el carácter social del mexicano*. Uruapan, Michoacán: Ponencia para el IX coloquio Nacional del Seminario de Cultura Mexicana.

Gobierno de la República. (2013). PND 2013-2018. México, D.F.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía - INEGI. (15 de julio de 2017). <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/temas/default.aspx?s=est&c=23824>.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI. (20 de julio de 2017). <http://www.inegi.org.mx/>.

Navarro, R. B. (2005). *La identidad nació al mexicana como problema político y cultural*. México, D.F.: CRIM - Centro regional de investigaciones multidisciplinarias.

obrador, F. (2006). *Apuntes de Estrategia Marítima*. Valparaíso: Armada de España, Academia de Guerra Naval.

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2007). *Estrategia Nacional para el ordenamiento ecológico del territorio en mares y costas*. México: SEMARNAT.gob.mx.

SEMARNAT. (2015). *Atlas Digital Geográfico*. México, D.F.: SEMARNAT.

Senado de la República - LVI Legislatura. (1998). *El Federalismo Mexicano*. México, D.F.

Servicio Geológico Mexicano. (2016). *Anuario Estadístico de la Minería Mexicana 2015*. México, D.F.: SGM.

Turner, J. K. (1911). *México Bárbaro*. The American Magazine.

Universidad Nacional Autónoma de México. (2002). *Tutorial para la asignatura de Geografía Económica de México*. Mexico, D.F.: UNAM.

Valderrama, P. (1986). El carácter Nacional y la psicología de los pueblos en América Latina. *Revista Latinoamericana de psicología, año I, vol. 18*, 87-107.