

# La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde el Centro de Estudios Superiores Navales de México\*

Por: Vicealmirante Rubén Alfonso Vargas Suárez<sup>17</sup>

## Temario

La globalización en América del Norte, La globalización y la defensa y seguridad marítimas, Las amenazas, riesgos y desafíos de la globalización, Acciones para el fortalecimiento del sistema marítimo.

## Introducción

Al término de la guerra fría y la caída del mundo de Berlín, se dio inicio en el mundo el fenómeno de la globalización siendo este impulsado por la creación de las TIC's, el libre comercio y la apertura de fronteras, dando nacimiento a un nuevo modelo de desarrollo conocido como el neoliberalismo, lo cual ha generado impacto en todos los ámbitos de la vida cotidiana Económica y financiera, Social-medio ambiental, Político-diplomática, Militar, Industrial y Tecnológica

Globalización: Es el aumento de vinculaciones, la expansión y profundización de las distintas relaciones, la creciente interdependencia de todas las sociedades entre si promovidas por el aumento de flujos económicos, financieros y comunicacionales y catapultada por la tercera revolución industrial que facilita que los flujos puedan ser realizados en tiempo real.

Al mencionar la palabra globalización vienen a la mente ideas que señalan la búsqueda de la unión, de derribamiento o debilitamiento de fronteras,

---

\* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada desde el Centro de Estudios Superiores Navales CESNAV de México, en Desarrollo del II Seminario Internacional Virtual "La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos", Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto.

17 Subjefe Administrativo del Estado Mayor General de la Secretaría de Marina Armada de México. Catedrático y profesor militar en la Heroica Escuela Naval Militar, Escuela Superior de Guerra y Centro de Estudios Superiores Navales CESNAV de México.

de cooperación, de libertad, de progreso y que se convierte en un proceso mundial innegable y contundente con dos vertientes predominantes en una dinámica compleja: La económica y la política, que dan lugar de forma permanente a fenómenos como la dependencia, competencia desigual y el desarrollo de los países, auspiciados generalmente por hegemonías regionales que para el caso de México, le corresponde lidiar y coexistir, como uno de los vecinos más próximos de los Estados Unidos y su primer socio comercial al tener una frontera terrestre y marítima de más de tres mil (3000) kilómetros, que le han permitido a México un gran crecimiento comercial vía terrestre en detrimento por algunos años y hasta ahora, de su Poder marítimo.

### La globalización en América del Norte.

Los factores económicos y políticos inciden en el tipo de desarrollo, y seguridad nacional que pueda y deba tener un país, para México su situación geopolítica y geoestratégica, define que como Estado-Nación no puede definir por sí mismo su seguridad y desarrollo, sino que requiere del apoyo de sus vecinos, basados en coyunturas críticas donde juegan un rol preponderante, las diferencias y en algunos casos asimétricas e inequitativas identidades, los intereses, las amenazas y riesgos comunes, que se comparten entre los países de Canadá, Norteamérica y México, que conviven en una relación muy compleja para su integración y cooperación, de ahí el complejo regional de seguridad y de prosperidad que prevalece, mediante las firmas de una serie de tratados comerciales y de seguridad.

106

Lo que trajo como consecuencia que, a pesar de que México cuenta con una red de 12 tratados de libre comercio con 46 países, 32 acuerdos para la promoción de forma recíproca de las inversiones con 33 países, 9 acuerdos de alcance limitado en el marco de la Asociación latinoamericana de Integración ALADI y es miembro del tratado de asociación Transpacífico TPP.

El Tratado de libre comercio de América del Norte (TLCAN) es el único que, aparentemente, se ha desarrollado con beneficios para los tres países de Norteamérica en sus 22 años de existencia, con muchas incongruencias, ventajas y desventajas para unos u otros, según lo manifiesta el presidente TRUMP, y por lo cual amenaza con impedir la continuidad del tratado de no convenir a los intereses de su país, después de un proceso de renegociación y actualización, que se está llevando a cabo en estos momentos, lo que ha dejados al descubierto que los hechos, México no ha realizado lo suficiente para promover e incentivar la diversificación comercial, y si el rompimiento del tratado se da por parte de EE.UU., México sufrirá afectaciones.

Aunque, también influyen otros hechos y fenómenos, como la desleal actuación pública y privada de los gobernantes por las que solo se benefician las altas esferas económicas de la sociedad, convirtiéndose la globalización en un peligro en los diferentes ámbitos del poder nacional y de ahí la necesidad de la securitización de los asuntos, como el combate al narcotráfico, el combate a la corrupción, a la pobreza, entre otros, por lo que en contra del propósito fundamental de la globalización, que promete contribuir con los países más pobres a través de la producción y el progreso a superar sus rezagos en un entorno de paz y seguridad para la sociedad, a través del libre comercio y la apertura de sus fronteras, que para el caso

de México, la situación regional de interdependencia ha sido muy compleja y no se han obtenido los resultados de desarrollo esperados, es decir la globalización contiene un lado oscuro, no reducible ni explicable por sí solo, en virtud de los diferentes factores que impactan negativamente en el propósito fundamental de la globalización, los cuales serán mencionados a continuación:

- Mercado Financiero internacional que da más poder a las transnacionales.
- La Revolución de las TICS, que da ventajas a los países más desarrollados.
- La dinámica de las industrias globales de la cultura y su presencia icónicas e incremento de los actores transnacionales en su mayoría EE. UU.
- La creciente pobreza global, que lamentablemente en México se ha incrementado en más de 55 millones de habitantes.
- Los conflictos ecológicos globales.
- Los conflictos transculturales, como el terrorismo, la corrupción, la impunidad, la inmigración no controlada.
- Las actividades ilegales transnacionales, como el tráfico ilícito de narcóticos, de blancas, de pornografía, de armas, de bienes de consumo, de contrabando.
- Los problemas de salud sujetos a controles epidemiológicos, cuya periódica presencia poco se publicita, pero mucho se teme.

Más específicamente algunos autores argumentan que los efectos negativos de la globalización, se manifiestan sobre todo en el plano de la seguridad económica, de lo cual la doctora Serrano Osgua determina, que los valores bajo riesgo son la desigualdad, la pobreza y el desempleo, mientras que las fuentes de amenazas se ubican en las crisis económicas, el sistema especulativo, las elites financieras, las bolsas de valores, los paraísos fiscales y la concentración de la riqueza, no obstante faltaría agregar que el origen de estas amenazas y riesgos, muy comúnmente son los fenómenos de la corrupción y la impunidad que prevalecen en las débiles economías en contubernio con las elites dominantes de los Estados, producto de un cultura de identidad nacional negativa en todos los niveles, por falta de cumplimiento y aplicación de las leyes que rigen a la sociedad, aplicable a México y que ha tenido resultados positivos en Guatemala, Brasil, Perú y otros, donde algunos funcionarios han sido destituidos o llevados a juicio.

Para María Amparo Cazar, autora de “Autonomía de la Corrupción en México”, los resultados de la revisión de la literatura existente principalmente los índices nacionales e internacionales sobre el tema, señalan que la corrupción representa para todos los países costos macroeconómicos importantes, todas las encuestas realizadas señalan que, la corrupción es un obstáculo para el desarrollo de los pueblos, pues inhiben la inversión, reducen la productividad del gasto público, distorsiona la asignación de recursos, profundiza la desigualdad, subyuga la competencia y por lo tanto se disminuye el crecimiento.

## La globalización y la defensa y seguridad marítimas

En el caso específico que nos atañe el día de hoy sobre el sector marítimo militar, hasta los hechos coyunturales del 9/11, las grandes potencias y organizaciones militares multinacionales más poderosas, como la OTAN y el “Pacto de Varsovia”, basaban sus estrategias de seguridad en esquemas realistas de defensa nacional y colectiva, en el equilibrio del poder, sin embargo en la actualidad el modelo posmoderno y neoliberal de la defensa y seguridad nacional de los intereses de los países, tiene una mayor penetración y aceptación, el poder marítimo es parte de un sistema global que se sustenta en los cuatro atributos con los que el mar contribuye en el desarrollo de la humanidad: por los recursos que contiene, por su utilidad como medio de transporte y comercio, por su importancia como medio para intercambiar información y cultura y como fuente de poder y dominio.

Los factores antes citados están fuertemente interrelacionados y exigen las mismas tendencias de cooperación y conflicto de las relaciones internacionales, según la voluntad política y estratégica de los gobiernos de los Estados-Nación, esta combinación e internacionalización de factores de poder marítimo, nos permiten interpretar al mar como un sistema supervisado, regulado y protegido por las naciones ribereñas, en la cual cada capacidad de uso depende del mismo y depende de todos.

Alfred Mahan, el militar e historiador estadounidense, en su obra “La influencia del poder Naval en la Historia”, que trata sobre la hegemonía naval, que causó gran impacto a finales del siglo XIX y que expone que el poder marítimo está conformado por el poder naval más los intereses marítimos, estos intereses marítimos para su desarrollo eficiente y eficaz, en un entorno de paz, estabilidad y seguridad, contra las amenazas, riesgos y desafíos a los que están expuestos, requieren de funciones de defensa, de seguridad y de protección del poder naval, de manera contemporánea Roberto Pertuccio, establece y ratifica la teoría de Mahan, especificando los intereses marítimos de una nación o estado, son todos los aspectos relativos a su seguridad y desarrollo vinculados con el mar. Para Luis Dallanegra los intereses marítimos son la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país, tanto en la paz como en conflicto, de igual manera es la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio.

Los intereses marítimos encierran sus valores económicos y sociales, en tanto que el poder naval, los políticos militares, los intereses marítimos concurren al desarrollo, y el poder naval a la seguridad, el poder naval requiere de un respaldo institucional a través de políticas de Estado y el desarrollo de un interés nacional, caso contrario, resulta imposible lograr este o cualquier otro.

El poder naval tiene su razón de ser en el respaldo de esos intereses marítimos, no tendría sentido alguno contar con una Armada de no existir intereses marítimos, para México los intereses marítimos abarcan el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene la nación de todas las actividades relacionadas con el empleo del mar, estas actividades las llevan a cabo tanto el Estado como el sector privado, en las zonas marinas Mexicanas, las instalaciones portuarias y costas con la

finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos obtenidos en ellos.

Se identifican en México los siguientes intereses marítimos nacionales, algunos son tangibles y otros intangibles, como la conciencia y la cultura marítima:

- La formación y capacitación de la gente de mar.
- La marina mercante
- El comercio marítimo.
- El turismo Náutico y de recreación.
- La industria naval.
- La minería marina.
- Las industrias petroleras y energéticas.
- La pesca y acuicultura.
- Los puertos e instalaciones estratégicas.
- La investigación científica y tecnológica.
- La soberanía e integridad del territorio.
- El Poder Naval de la federación.
- La seguridad marítima.
- La protección marítima y portuaria.
- La prevención de la contaminación marina.
- Las vías de comunicación marítimas.
- La explotación de las riquezas del mar.
- El turismo de sol y playa.

Los anteriores en su conjunto constituyen los intereses marítimos para México, por su valor estratégico comercial, generadores de riquezas y crecimiento del poder marítimo, parte y sustento del poder nacional y por lo tanto factores fundamentales para el desarrollo económico del país, por lo que su vigilancia, protección y seguridad deben de ser de la mayor prioridad para el Estado, en este mundo globalizado y en un entorno regional de seguridad complicado al tener, como ya lo había mencionado, como vecino del norte a la primera potencia mundial de nuestros tiempos, con todas las oportunidades, ventajas y desventajas que ello implica.

### Las amenazas, riesgos y desafíos de la globalización

Los intereses marítimos son impactados en su conjunto, por las amenazas, riesgos y desafíos a la seguridad, tanto global, regional o local, las cuales han sido identificadas en el seno de la Organización de los Estados Americanos OEA, a través de la comisión de seguridad hemisférica, quien es responsable de la formulación e implementación de políticas y estrategias para evaluar, prevenir, enfrentar y responder a citadas amenazas, riesgos

y desafíos, a saber, el terrorismo, la delincuencia organizada transnacional, el problema mundial de las drogas, la corrupción, el lavado de activos, el tráfico ilícito de armas y las conexiones entre ellos, los desastres naturales y los de origen humano como el VIH y otras enfermedades, así como todos los riesgos a la salud y el deterioro del medio ambiente, además de que surja la posibilidad de un daño en un accidente o incidente en el transporte marítimo de materiales potencialmente peligrosos, incluidos los hidrocarburos, el material radioactivo y los desechos tóxicos, la trata de personas, los ataques a la seguridad cibernética, la pobreza extrema y la exclusión social de amplios sectores de la población, que también afectan la estabilidad y la democracia, erosionan la cohesión social y vulneran la seguridad de los Estados, la posibilidad de la posesión y uso de armas de destrucción masiva y sus medios vectores o terroristas.

El doctor Thiago Cintra, a través de su obra “Seguridad Nacional,” Poder Nacional y desarrollo”, establece que la seguridad y el desarrollo interactúan, cuanto más desarrollada una nación, más segura, cuanto más seguridad exista, más facilidad para su desarrollo, en el mismo sentido se expresaban el exsecretario de la defensa de EE.UU. Robert McNamara, el expresidente general de la ONU Kofi Annan y el exsecretario de la defensa de México, General Vega García, quienes especificaron, sin seguridad no hay desarrollo y Viceversa, adicionalmente la estrategia de seguridad de la Unión Europea establece, “la seguridad es una condición para el desarrollo”, por lo tanto cabe resaltar la propuesta del General Gerardo Vega García, que establece que la seguridad nacional más el desarrollo nacional con equilibrio es igual a la preservación del Estado, el desarrollo y crecimiento económico nacional comprende y requiere de la ejecución de políticas y estrategias en las diferentes áreas del poder nacional, mediante el empleo de los medios y recursos actuales y potenciales de que dispone el Estado, es decir el poder nacional en aplicación, por lo que debe de existir, aun de manera utópica un equilibrio que el Estado mantenga entre la seguridad y el desarrollo, todo esto se traduce a la promoción y fomento del poder marítimo a través del desarrollo de sus intereses marítimos, en un entorno de seguridad, certeza y confianza con los inversionistas a través de autoridades marítimas, como la Armada Nacional, las Capitanías de Puerto, y la Guardia Costera, con la capacidad de ejercer y garantizar el cumplimiento de la normatividad nacional e internacional en las instalaciones portuarias, costas y zonas marinas mexicanas y además del reto de un liderazgo que coordine los esfuerzos interinstitucionales y el ejercicio firme de la autoridad marítima nacional.

Con motivo de los grandes cambios que en la época de los 70, se empezaron a gestar en el mundo, en lo que se conoce como el paradigma o fenómeno de la globalización, México modificó su política económica, concentrada hacia el interior, denominada de sustitución de importaciones, por una política abierta, hacia el exterior con responsabilidad de generación de bienes y servicios de calidad, de acuerdo con lo establecido en el consenso de Washington, lo que se conoce como el Neoliberalismo, es así, que en lo que respecta a los puertos mexicanos, y a partir de la ley de puertos de 1993, es cuando comenzó la privatización del sector portuario, y la creación de las administraciones portuarias integrales, esta industria comenzó a mostrar un importante desarrollo, con inversiones superiores a los 2,000 millones de

dólares, en obras, infraestructura, cargas, empleos, operación, tecnología y equipamiento principalmente, pero si bien es cierto que el sistema portuario nacional alcanzó en los últimos años altos niveles de productividad y calidad de los servicios, en los rubros de contenedores, graneles agrícolas y graneles minerales como resultados de las mejoras en infraestructura y equipamiento, conjuntamente con la organización de las operaciones de las cargas, existen aún muchos retos importantes de mejoras en las maniobras, también en el desarrollo eficiente de otros importantes intereses marítimos que se han rezagado, como son: la marina mercante, la pesca turística, la industria naval entre otros.

Aunque los indicadores del desarrollo de los intereses marítimos en el cumplimiento de las metas anuales y sexenales de los gobiernos, con cifras crecientes como el número de contenedores movilizados en el año, cantidad de hidrocarburos extraídos, el número de cruceros turísticos que visitan nuestros puertos, las toneladas de captura de pesca, exportación e importación de mercaderías, el producto interno bruto de importaciones y exportaciones marítimas, etc., es muy complicado determinar y concluir si los intereses marítimos se están desarrollando como debieran, conforme a los siguientes criterios, otros países con menos ingresos marítimos, obtienen mejores números en sus indicadores en los mismos periodos de tiempo. También hay que considerar el impacto de las nuevas amenazas y factores que ya se han mencionado reiteradamente como la corrupción, el narcotráfico, la delincuencia organizada, la pobreza, la gobernabilidad, la competencia, que impactan definitivamente en el desarrollo de estos intereses, como ya se ha especificado anteriormente, estas nuevas amenazas inciden sobre la seguridad nacional y desde un enfoque multidimensional también trasgreden diferentes dimensiones del ámbito marítimo y sus diferentes áreas de acción.

### **Acciones para el fortalecimiento del sistema marítimo nacional en México**

En México para tratar de solventar parte de la problemática que se presenta en los puertos, por el incumplimiento de la normativa nacional e internacional, según los resultados de la auditoría realizada al Estado mexicano por la OMI en noviembre del 2010, la Secretaría de Marina entre otras acciones elaboró una iniciativa presidencial con el fin de ser reconocida como la autoridad marítima nacional, con la integración de las capitánías de puertos para operarlas y fortalecerlas en el cumplimiento del orden consignal. La propuesta de esta iniciativa tiene sus antecedentes en la preocupación del Estado mexicano por atender las acciones que a nivel internacional se gestaron como respuesta a los actos terroristas del 9/11 en los Estados Unidos, con el fin de proteger el comercio internacional, sustento fundamental de la economía mundial, lo anterior generó una revolución en el mundo y México no fue la excepción, ya que después de los acontecimientos terroristas ocurridos en el 2001, la OMI adoptó el código para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, el conocido como PBIP, a través del acuerdo con el que se dan a conocer las enmiendas adoptadas al anexo del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, el SOLAS 1974.

En México este código se publicó en febrero del 2004 y entró en vigor el 1° de Junio en todo el mundo, en diciembre de ese mismo año la SEMAR y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes firmaron el primer acuerdo de colaboración con el fin de establecer las acciones necesarias para incrementar la protección marítima, en el marco de los convenios SOLAS y el código PBIP, posteriormente en septiembre del 2007, se creó por medio de un segundo acuerdo entre SEMAR y SCT el entonces, Centro Unificado para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios - CUMAR que con las reformas efectuadas a la legislación nacional en diciembre del 2013, fue renombrada como Centro Unificado para la protección Marítima y Portuaria, conservando el mismo acrónimo. El 1° de junio del 2009 se firmó otro nuevo acuerdo de colaboración entre las citadas dependencias, cuyo objetivo era el restablecimiento de acciones de coordinación y colaboración con el propósito de dotar a las capitánías de puerto que dependían de SCT de una efectiva capacidad operativa, a través de los grupos de inserción y verificación, a fin de mejorar la eficiencia e incrementar sus acciones de vigilancia, supervisión e inspección en el cumplimiento del orden jurídico nacional. Posteriormente a este acuerdo y ante la evidencia de que la delincuencia organizada estaba operando en los puertos de Lázaro, Cárdenas, Michoacán y Manzanillo, el gabinete de seguridad del gobierno federal acordó que la SEMAR, implementara la operación control en citados puertos, a partir de abril del 2014 y como consecuencia entre otras acciones, fueron creadas las Unidades navales de protección marítima y portuaria, las UNAPROP.

A partir de este decreto, según el artículo 9 de la ley de navegación y comercios marítimos, la autoridad marítima nacional la ejerce el ejecutivo federal a través de la Secretaría de Marina para el ejercicio de la soberanía, la protección y seguridad marítima, así como el mantenimiento del Estado de Derecho en las zonas marinas mexicanas sin perjuicio de las atribuciones y participación que corresponda a otras dependencias, para garantizar que la autoridad marítima nacional cumpla con la legislación aplicable fue necesario integrar las atribuciones de las capitánías de puerto y los medios con que cuenta la Armada de México en el desempeño de funciones de guardia costera. Al respecto México como miembro de la OMI, ha firmado diversos convenios y tratados internacionales en materia marítima entre ellos:

La convención de las naciones sobre el derecho del mar, que establece el concepto de guardia costera para los estados ribereños, como una función reconocida dentro del ámbito del derecho internacional, la cual lleva a cabo determinadas tareas como la búsqueda y rescate en la mar, la protección marítima y portuaria, la vigilancia en las zonas marinas y costas, el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas, la protección del tráfico marítimo y de los recursos marítimos.

En México estas tareas siempre las ha realizado la Armada, por costumbre o simplemente porque no existe ninguna otra autoridad con las capacidades necesarias para hacerlas, por lo que fue necesario que la SEMAR sometiera a la cámara de diputados un proyecto de decreto por el que se reformaba la fracción 4 y 7 del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración pública federal, así mismo se adicionó el artículo 2° de la Ley orgánica de la Armada de México, para con ello otorgar a la Armada las funciones



de guardia costera lo que se publicó en el diario oficial de la federación el 19 de mayo del 2017. Así mismo ante el crecimiento en los litorales, como parte del Plan nacional de desarrollo 2007-2012, se creó la comisión intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas (CIMARIS), con el propósito de coordinar en el ámbito de sus respectivas competencias, las acciones de las dependencias y entidades de la administración pública federal, descentralizada y paraestatal, regulativas a la formulación e instrumentalización de políticas nacionales para la planeación, ordenación y desarrollo sustentable de los mares y costas del territorio nacional.

Ante el retraso de trabajos por la falta de continuidad por el cambio de administración federal, sumado al cambio de partidos de gobierno del CAN al CRI, a solicitud del presidente de las CIMARES en el 2015 se transfirió la presidencia a la Secretaría de Marina, bajo el argumento de que esta secretaria cuenta con mayores fortalezas y atribuciones del ámbito marítimo nacional, y de esta forma se podría otorgar mayor solides y protección a los mares y costas.

Un hecho histórico de la mayor relevancia es la aprobación por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas de la resolución que especifica “transformar nuestro mundo, la agenda 2030, para el desarrollo sostenible”. El concepto de desarrollo sostenible se ha definido como aquel, capaz de satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. El desarrollo sostenible exige esfuerzos concertados para construir un futuro inclusivo, sostenible y resiliente para las personas y el planeta, para alcanzar el desarrollo sostenible es fundamental armonizar tres elementos básicos a saber: el crecimiento económico, la inclusión social y la protección del medio ambiente; estos elementos están interrelacionados y son todos esenciales para el bienestar de las personas y las sociedades.

Los objetivos del desarrollo sostenible entraron en vigor el 1° de Enero del 2016, y dentro de ellos el ODS-14 determina: “Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”, las metas ODS son puntuales, específicas, factibles de cumplir y medibles en su cumplimiento por todos los países. En México el 26 de abril del 2017, se publicó en el diario oficial de la federación, el decreto por el que se crea el Concejo Nacional de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, como lo establece su artículo primero, el concejo coordinará las acciones para el diseño, la ejecución y la evaluación de estrategias, políticas programas y acciones para el cumplimiento de la referida agenda, e informará sobre el seguimiento de los objetivos, metas e indicadores.

En México al menos 10 dependencias de la administración pública federal, tienen responsabilidades en el ámbito marítimo y con este tipo de acciones, el Estado mexicano se coloca en la senda del fortalecimiento de su poder marítimo y por ende de la seguridad nacional especialmente al dotar a la SEMAR con la autoridad necesaria para incidir en la mejor organización y administración de todo el sector marítimo mexicano, lo que beneficiará al desarrollo y la seguridad nacional, conceptos que están íntimamente vinculados ya que de acuerdo al artículo 3° de la Ley de Seguridad Nacional de México, corresponde a ésta, las acciones destinadas de manera inmediata y directa a mantener la seguridad, estabilidad y permanencia del Estado,

entre otras la protección de la nación Mexicana frente a las amenazas y riesgos que enfrenta el país, el mantenimiento del orden constitucional y la preservación de la democracia, fundada en el desarrollo económico, social y político del país y sus habitantes.

### Conclusiones

México cuenta con recursos marítimos, que hasta la fecha no se aprovechan de manera conveniente para el desarrollo nacional, estos recursos e intereses presentan diferentes niveles de desarrollo y explotación económicos, que no están acordes con la capacidad y estatus político y económico de México dentro del sistema internacional del cual forma parte, es decir en contradicción a que México es considerada la 15 economía mundial, el país ocupa posiciones de desarrollo marítimo muy por debajo de países con menores capacidades y recursos como es el caso de Perú y Chile. Esta situación actual del sector marítimo en México permite identificar que existe una inconsistencia entre el poder marítimo de Mahan y su aplicación práctica por el Estado mexicano, relacionadas con el nivel de desarrollo marítimo que el país debería de tener ya que la nación cuenta con una gran reserva de recursos marítimos, amplia extensión de litorales costeros, capacidad industrial en el sector marítimo y portuario, posición estratégica en el empleo del mar y el estatus político y económico a nivel internacional, todos ellos factores suficientes para proyectar a México como una de las potencias marítimas en América Latina y potencia marítima referente en el mundo.

114

A pesar de la compleja relación comercial y de seguridad que como vecinos existe entre México y Estados Unidos, en el entorno regional e interno para México, no se percibe el riesgo de un conflicto o guerra inmediato, por lo que desde la perspectiva tradicional el poder naval que es empleado en la seguridad nacional, para la defensa y sobrevivencia del Estado en estos tiempos de relativa paz, le han permitido definir el rol de la Armada y sus estrategias de empleo, cumpliendo principalmente funciones de seguridad y protección de los mares y costas, para ayudar y facilitar el comercio marítimo, es claro que todas las actividades que allí se realizan se llevan a cabo dentro del marco de la legalidad y la seguridad.

En las dos últimas décadas, la Secretaría de Marina ha realizado una serie de acciones que fortalecen el poder marítimo nacional, al incrementar la seguridad y protección en las zonas marinas mexicanas, en los recintos portuarios y costas, por lo que en el tiempo impactarían positivamente en el desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

La Secretaría de Marina atrajo la designación de la autoridad marítima nacional como ya se comentó, para incidir en la mejor organización y administración del desarrollo de los intereses marítimos nacionales a través de las capitanías de puerto, además de atraer las funciones de guardia costera, así como de los instrumentos de coordinación interinstitucional como fueron el FUNAR, CIMARES Y UNAPROP.

El modelo posmoderno, considera que la globalización continuará definiendo el futuro del mundo, de cara al siglo XXI, de tal suerte que la protección equilibrada del sistema que lo sustenta es fundamental para el

Estado Nación, en la medida de que el comercio es la piedra angular de este fenómeno, las armadas nacionales posmodernas tienden a la cooperación y multilateralismo, para afrontar de manera integral las amenazas actuales y futuras las cuales son adaptativas, evolutivas y complejas por lo que se requiere de la cooperación internacional para anular sus efectos y enfrentar sus causas manifiestas. La globalización es un fenómeno permanente donde el transporte marítimo de mercancías seguirá siendo extremadamente relevante, lo que conlleva al desarrollo de políticas de defensa y seguridad de carácter cooperativo y multilateral, hay que considerar que las restricciones presupuestarias en una buena parte del mundo obligan a las armadas nacionales, y México no es la excepción, a buscar la mejor estrategia de desarrollo para poder cumplir con sus tres funciones fundamentales de toda armada postmoderna: la defensa, el rol diplomático y la seguridad marítima, con el mismo grado de efectividad y que coadyuve con el desarrollo sustentable de sus intereses marítimos. Actualmente la industria marítima comercial con sus más de 74,000 buques juega un papel más que vital en hacer posible la globalización, de ahí la importancia de mantener libres y seguras las vías de comunicación marítimas, verdaderas arterias de la economía del siglo XXI.