



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE CIENCIAS  
POLÍTICAS Y SOCIALES**

**LA GEOPOLÍTICA MARÍTIMA Y LA  
TALASOPOLÍTICA COMO  
PROPUESTA PARA EL DESARROLLO  
INTEGRAL DE MÉXICO**

**TESIS**

Que para obtener el título de  
**Licenciado en Relaciones Internacionales**

**P R E S E N T A**

MARÍA FERNANDA PAZ RODRÍGUEZ

**DIRECTOR DE TESIS**

Dr. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO



Ciudad Universitaria, Cd. Mx. febrero, 2018



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



## **AGRADECIMIENTOS**

A mis padres, Manuel y Yolanda, quienes me han brindado su apoyo incondicional, su comprensión y enseñanzas durante toda la vida. Quienes me han motivado para seguir adelante y superarme día con día, ellos me han brindado la confianza, amor, respeto e inspiración para seguir mis sueños; a ellos les debo todo en la vida, sin ellos nada de esto hubiera sido posible. Por darme las herramientas necesarias y estar a mi lado en cada experiencia, porque nunca me fallaron y yo tampoco pienso fallarles.

A mi hermana, Monse, que más que una hermana es mi amiga, compañera y cómplice. Ella siempre ha sido mi ejemplo a seguir; desde pequeña quería hacer todo lo que ella hacía, ahora sólo estoy a un paso más de alcanzarla y seguir caminando junto a ella.

A toda mi familia: mis abuelas Florentina y Beatriz (†), a mis tíos y primos, a todos y cada uno de ellos, por todo el amor, inspiración y ejemplo que me dan.

A mis amigos, colegas y compañeros en este camino en la carrera, Parra, Daniela, Valery, Cinthya, Kathia y Daniel. A su lado viví los mejores momentos en la universidad y compartí la dicha de aprender y seguir un sueño en común.

A Brisa y Daniela, quienes siempre han estado cerca de mí para apoyarme y brindarme su amistad en todo momento. En ellas siempre he encontrado una palabra de aliento, un regaño o un buen abrazo.

A todos mis amigos que desde la infancia me acompañan, creen en mí y me apoyan para seguir mis sueños: Denise, Mariana, Emiliano, María, Rafael, Braulio, Brandon y Armando. Es por ustedes y su amistad que he llegado tan lejos, vamos caminando de cerca siguiendo nuestros pasos camino hacia el éxito.

A Héctor, a quien una vez la vida se llevó por otro camino para que los dos creciéramos y maduráramos, ahora está de nuevo junto a mi ofreciéndome su amistad, comprensión, apoyo incondicional y su amor. Quien me hace querer ser una mejor persona y me motiva a seguir mis sueños y nunca rendirme. Por escucharme, cuidarme y ayudarme todo este tiempo para concluir una etapa más de mi vida; tienes todo mi apoyo y cariño para el camino que ahora tú recorres y sé que estará lleno de éxito.

Al Ing. Raúl Álvarez, quién desde el primer momento me brindó su apoyo, confianza, paciencia y amistad incondicional. Por haberme dado la oportunidad de apoyarlo en diferentes proyectos y aprender de su experiencia. Seguro ya nos conocíamos de otra vida.

A mi asesor y fuente de inspiración para este gran proyecto, el doctor **José Eusebio Salgado y Salgado**, con quien fue un honor y privilegio tomar clase en sus últimos semestres como profesor en la Facultad. Quién desde el primer momento logró transmitirme su amor y pasión hacia el mar, sembrando la semilla para conocer más sobre este tema. Gracias a usted estoy por concluir uno de mis más grandes sueños y por empezar otros más, no tengo palabras para agradecerle todo lo que ha brindado a mi vida. Por su tiempo, dedicación y enseñanzas para guiarme en este proceso.

El doctor Leopoldo González Aguayo, gracias a sus clases, a su gran experiencia y a su persona, se sembró en mi la semilla de seguir conociendo sobre la Geopolítica y prestarle la debida atención y respeto que se merece. Al doctor Ignacio Martínez Cortés, por guiarme a desarrollar una visión, un criterio y una formación real como internacionalista. A Elisa Haro Vasseur, por su paciencia, dedicación y apoyo para concluir esta etapa y así, estar preparada para otra etapa más; sobre todo por su gran amistad.

A todos los profesores de quien tuve la dicha de aprender y compartir grandes conocimientos, quienes me formaron y por quienes realmente esto es posible. Su pasión y amor por la carrera fue mi gran fuente de inspiración y motivación para desear llegar a ser una gran internacionalista.

A todas las personas que en algún momento formaron parte de este proceso y dejaron en mi la ilusión, la confianza y el deseo de continuar con mis sueños. A quienes directa o indirectamente me motivaron a ser mejor persona y demostrarles que soy capaz de lograr todo lo que me propongo.

A la H. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, por abrirme sus puertas semestre tras semestre para vivir los mejores años de mi vida, darme a los mejores amigos y compañeros, las mejores experiencias y las mejores personas que pude conocer. Por todo lo que me brindó y me permitió descubrir. Por el gran privilegio de ser un Científico Social.

A mi segunda casa, la Universidad Nacional Autónoma de México, a quienes la conforman y la forman, a quien pertenezco con orgullo y amor desde hace 8 años y a quien llevaré eternamente. Siempre estaré en deuda por permitirme formar parte de ella y brindarme todas las herramientas para mi formación profesional.

A México, por él y para él ha sido todo mi esfuerzo y dedicación, con la esperanza de contribuir para hacer de él un país mejor.

Gracias por creer en mí.

## ÍNDICE

Introducción.....	1
Capítulo 1 Fundamentos básicos de la Geopolítica del Mar.....	7
1.1 Teoría Geopolítica.....	8
1.2 La Geopolítica en el medio marítimo.....	21
1.3 La Talasopolítica.....	28
Capítulo 2 Historia Marítima de México.....	32
2.1 Época Antigua.....	33
2.2 Época Moderna.....	50
2.3 Época Contemporánea.....	55
Capítulo 3 México en el Mar.....	65
3.1 La Geopolítica Marítima de México.....	66
3.2 Puertos Mexicanos.....	72
3.3 Posición Marítima de México en el Mundo.....	101
Conclusiones.....	109
Bibliografía.....	128

## INTRODUCCIÓN

El conocimiento sobre el entorno geográfico en el que se desenvuelve el hombre ha sido de gran importancia para el crecimiento y desarrollo de los Estados; puesto que les ha permitido identificar y aprovechar adecuadamente los recursos que poseen para así tener ventajas sobre otros Estados, que se ve reflejado en la presencia y el ejercicio del poder político, económico, militar, social y, sobre todo, en sus relaciones comerciales.

Esto ha sido estudiado por diferentes autores en distintos países desde la antigüedad, a pesar de que no había estudios ni conocimientos de la Geopolítica como tal, se tenía conciencia de su existencia debido a la importancia y presencia en la vida cotidiana de las personas y de los Estados. Posteriormente se logró conceptualizar la Geopolítica como la *disciplina encargada de estudiar los espacios geográficos correspondientes a un determinado territorio, para tener un pleno conocimiento de los recursos con los que cuenta y así obtener mayores y mejores beneficios para el país.*

Dentro de este estudio surgen dos principales vertientes sobre el espacio geográfico y, por ende, una gran discusión en torno a cuál de estos dos se le debe prestar mayor atención ya que de este dependerá el hecho de que un Estado obtenga el poder y la dominación del mundo. Por una parte, la *Teoría del Poder Continental*; en el cual se dice que aquel Estado que logre dominar y extender su imperio a la parte central del territorio de Asia Central tendrá el control y poder del mundo, mientras que la *Teoría del Poder Marítimo* nos habla de quien logre dominar los mares dominará el mundo. Es esta última premisa la que nos permite analizar la importancia que le han dado muchos pueblos al medio marítimo, tanto para su explotación en recursos naturales, como para la navegación, la comunicación, el comercio e incluso la guerra.



Es innegable la importancia que ejercen los océanos sobre el mundo entero, puesto que es una realidad geográfica que la mayoría de las naciones tiene en común ya que 2/3 de la superficie de nuestro planeta está cubierta por agua. Esta realidad debe ser aceptada y vista como un aliado, más no como un enemigo y darle la espalda. Lamentablemente, han sido muy pocos los países que han comprendido este hecho y han logrado obtener grandes beneficios que, al contrario de aquellas naciones que no han querido cambiar su posición, no han logrado un buen nivel de desarrollo y mucho menos han jugado un papel importante en la historia de la humanidad.

Si es cierto que nuestros ancestros tenían un gran apego a la tierra y a las diversas actividades económicas que de ella se desprende, con el paso del tiempo, se dieron cuenta que el mar era fuente de grandes riquezas puesto que los proveía de alimento, servía como medio de transporte y era un elemento clave para los actos de defensa o conquista durante la guerra. Es así como muchos pueblos decidieron establecerse cerca de cuencas hidrográficas y construyeron las primeras embarcaciones que los ayudaban a navegar sobre los mares, para que después se fueran adentrando cada vez más al mar y descubrir más beneficios.

Fue así como empezó también la tradición marítima mexicana, ya que las primeras civilizaciones que habitaron en Mesoamérica, al igual que sucedió con las grandes civilizaciones del planeta, descubrieron los beneficios que traía hacía los pueblos el hecho de contar con el mar como aliado. Logrando de esta manera tener un mayor grado de desarrollo ayudándoles a desplazarse de manera más rápida, con lo cual se incentivó y creció el comercio, lo que les permitió también comunicarse con otros pueblos, siendo así un instrumento muy importante para realizar con éxito sus conquistas.

A pesar de que el mar no era considerado un enemigo, fue muy grande el choque cultural para nuestros pueblos originarios, ver llegar a través de sus costas a unos seres extravagantes en naves más desarrolladas que las que ellos poseían. A su

vez, al llegar los españoles a tierra americana quedaron sorprendidos del control y conocimiento que tenían los indígenas sobre el mar, si bien no contaban con los instrumentos más modernos como ellos, con sus pequeñas embarcaciones podían realizar grandes expediciones. Fue así como los españoles, con su experiencia marítima, vinieron a modernizar y cambiar el antiguo sistema marítimo para completar la vinculación con el resto del mundo, el mundo civilizado.

Se puede tomar este hecho, “el descubrimiento de América” como la primera prueba del Poder Marítimo, pues es un hecho en el que no sólo intervienen aspectos militares o comerciales, sino que abarcó lo político y lo cultural.

La llegada de los españoles trajo consigo una tradición marítima que posicionó a la Nueva España como el mayor punto de enlace del mundo. Sin embargo, al estar bajo la jurisdicción española, impidió el crecimiento y desarrollo de la Nueva España, no sólo debido a que todas las ganancias se transferían a España, sino que imposibilitó las relaciones con otros países y coartó la visión marítima de los mismos mexicanos, ya que para estos estaba prohibido emplearse en la industria marítima, lo que podría ser el principio de nuestros males ya que los mexicanos no crecieron con el deseo y la tradición marítima.

Después de consumir la Independencia de España, México como país libre e independiente, se vio desprovisto de todos los instrumentos marítimos con los que contaba ya que España se llevó consigo sus embarcaciones e infraestructura de los puertos, además que eran pocos los países que estaban dispuestos a mantener un vínculo con el país. México tuvo que empezar desde cero y contra muchos obstáculos que se le presentaron que imposibilitaban su crecimiento y ascenso marítimo.

Fueron pocos los gobernantes que estuvieron interesados y dispuestos a retomar la tradición marítima de México, dejando olvidado y relegado a segundo término el sector marítimo y todas las actividades económicas cuya fuente fuera el mar. Fue

así como se fue perdiendo el interés, el conocimiento y los instrumentos para trabajar en y con el mar.

Llevó muchos años lograr una legislación marítima propia que, aunque basada en reglamentaciones de otros países (especialmente la española), se adecuara a las necesidades y condiciones del país; la marina de guerra fue perdiendo poder, puesto que la atención quedó fija en los conflictos internos y los ataques enemigos que provenían el mar eran tratados una vez que se adentraban al suelo mexicano. Además, que al no dar mantenimiento ni contar con los medios, conocimientos e interés suficiente, la marina mercante quedó a merced de las empresas privadas, en su mayoría extranjeras.

Partiendo de lo anterior, podemos apreciar la falta de la aplicación y estudio de la Geopolítica y en especial de la Geopolítica Marítima. Porque, a pesar de los grandes beneficios y los recursos con los que cuenta el país, estos no han sido explotados de la manera correcta y no se ha tenido beneficios y, al contrario, pareciera que pone al país en gran desventaja y, por lo tanto, cierta sumisión y dependencia ante otros países que sí han aprovechado y utilizado correctamente la Geopolítica, como lo es nuestro vecino del norte, Estados Unidos de América.

Es por esta razón que, en el siguiente trabajo, se plantea la necesidad de implementar la Geopolítica Marítima como parte fundamental para la creación e implementación de una Política Marítima Estratégica en México que ayude, beneficie y cree las ventajas necesarias para que el país tenga un crecimiento y desarrollo, tanto de su economía como la de la sociedad.

Utilizando el método deductivo, se busca comprobar la afirmación: *la Geopolítica Marítima es un factor fundamental para la creación e implementación de una Política Marítima Estratégica en México que ayude, beneficie y cree las ventajas necesarias para que el país tenga un crecimiento y desarrollo, tanto de su economía como la de la sociedad.* Lo cual se hará a través de la revisión de la historia del país, desde

su época prehispánica hasta la actualidad, para identificar cuáles han sido los puntos en donde se ha impulsado el crecimiento y desarrollo del sector marítimo y que con ello se ha tenido un cambio significativo en las condiciones del país.

Dentro del primer capítulo del presente trabajo se intentará abordar la tarea que ha llevado a cabo la Geopolítica a través de los años; en primera instancia el estudio de la Geopolítica de manera general y su conceptualización, lo cual nos permitirá tener un punto de partida y una visión de lo que es la Geopolítica; las escuelas de pensamiento que se crearon entorno a su estudio y algunos de los autores más destacados, para que, posteriormente, podamos enfocarnos a la Geopolítica del medio marítimo, destacando la Teoría del Poder Marítimo del Contra-almirante estadounidense, Alfred T. Mahan, para finalmente ahondar en la Talasopolítica. Lo anterior con la finalidad de sentar las bases necesarias y fundamentales y, así, tener un mejor entendimiento sobre la importancia y el peso que ha representado en la historia y la utilidad que ha tenido para aquellos países que han hecho uso de ella y la han aplicado.

En el segundo capítulo nos dedicaremos a revisar la historia de México, resaltando los aspectos más importantes en los que se ha tenido una relación más estrecha con el medio marítimo y aquellos momentos en que también ha habido un distanciamiento. México tiene un pasado muy extenso y complicado, en todos los sentidos, por lo cual se ha dividido el capítulo en tres etapas: 1. Época antigua, que abarca desde las primeras civilizaciones prehispánicas hasta el periodo del México independiente; 2. Época moderna, a partir de la República Restaurada para concluir con el fin del Porfiriato y el inicio de la Revolución Mexicana y; 3. Época contemporánea, abarcando desde la Revolución Mexicana hasta lo que va del sexenio actual del Presidente, Enrique Peña Nieto.

En el Tercer Capítulo se abordan temas sobre la situación actual de México y su relación con la Geopolítica Marítima, analizando y destacando los puntos fuertes del país que propician la relación entre ambos. En este capítulo se hace hincapié en los

puertos que se encuentran establecidos en costas mexicanas, resaltando los puertos que pertenecen a la Administración Portuaria Integral (APIs), revisando las ventajas y desventajas que existen en los puertos y que han inferido en las actividades del sector marítimo. Cerrando el capítulo con la relación que existe entre México y el mundo en el medio marítimo; la cooperación internacional, tratados y relaciones entre diferentes actores internacionales entorno al mar.

Finalmente, gracias al trabajo desarrollado en los 3 capítulos se da paso a las conclusiones, en la cual se hace una breve comparación de los seis postulados de la Teoría del Poder Marítimo con respecto a la situación de México para verificar si México cuenta con el perfil para ser una potencia marítima. Agregado a una serie de recomendaciones personales para encaminar al país a crear los instrumentos necesarios para lograr el desarrollo y crecimiento de México en diferentes ámbitos, teniendo como base el desarrollo del sector marítimo.

A continuación, se presentarán los argumentos que respaldan estas palabras.

# CAPÍTULO 1

## FUNDAMENTOS BÁSICOS DE LA GEOPOLÍTICA DEL MAR

*“No hay ninguna disciplina que deba aprender el hombre libre por medio de la esclavitud. El alma no conserva ningún conocimiento que haya penetrado en ella por la fuerza.”*

Platón.

## **1.1 Teoría Geopolítica**

La Geopolítica es considerada una ciencia dentro del área de las Ciencias Sociales debido a su relación y complementación con otras de estas ciencias –como la Historia, la Política, la Economía y la Geografía- que ayudan a crear un panorama más completo sobre la relación de los Estados y los recursos con los que cuentan. Motivo por el cual, dentro de la disciplina de las Relaciones Internacionales, la Geopolítica ha jugado un papel importante para el aprovechamiento de los recursos de los Estados y a partir de ellos contar con mayores beneficios frente a otros Estados.

De la misma manera, les ayuda a tener un mejor gobierno y ofrecer mayor bienestar a la nación, puesto que con ello serán implementadas las medidas necesarias que mejoren la manera de gobernar un Estado por la facilidad y comprensión de las necesidades de la población y a su vez de las herramientas con las que cuentan para saciarlas. También será de gran utilidad el trabajo conjunto de la estrategia para la implementación de medidas y así lograr una mejor planeación y construcción de ideas.

Teniendo lo anterior como punto de partida, comienzo al decir que la Geopolítica puede estar considerada como una ciencia de reciente creación y por lo tanto su estudio es reciente. Sin embargo, se puede entender que, aunque no existiera con anterioridad el término real de Geopolítica, ésta llevaba mucho tiempo estudiándose, pero principalmente poniéndose en práctica en las antiguas ciudades para la administración y dirección de las naciones. En este punto será necesario hacer un breve resumen de histórico de los antecedentes del estudio de la Geopolítica y así lograr una mejor comprensión y evitar la confusión con la Geografía Política, así como identificar su evolución y periodos claves.

Desde la antigüedad, los antiguos imperios y civilizaciones tenían la necesidad de ejercer el control y poder sobre su territorio, pero sobre todo la necesidad y el deseo de la expansión para asegurar un mayor poder y predominio sobre otras ciudades.

Dentro de esta etapa podemos destacar algunas personalidades que prestaron atención a estos fenómenos y aportaron conocimientos para esta ciencia.

En primer lugar, podemos hacer referencia de “Hecateo de Mileto (550-475 a. de C.) Como el primer autor de mapas con fines políticos.”<sup>1</sup> Posteriormente nos encontramos a Platón, quién “[...] trató temas de gran importancia como la relación del mar para el auge de un Estado.”<sup>2</sup> Quién fue precedido por Aristóteles y ofreció mayores contribuciones a este estudio al mejorar la comprensión entre la “relación entre el medio geográfico y las estructuras políticas.”<sup>3</sup> porque argumentaba que, “no es el tamaño de los Estados lo que importa, sino la armonía entre el espacio, los bienes que contiene y los hombres.”<sup>4</sup> Finalmente podemos ubicar a Estrabón, quién al hablar particularmente de Italia, ofrece un panorama de la importancia que tiene la ubicación geográfica de los países para conseguir, mantener y preservar su supremacía en una región determinada.

En la Edad Media, identificamos la decadencia a las aportaciones del conocimiento geográfico debido a la caída del Imperio Romano, lo que ocasionó un periodo de letargo hasta su reaparición en la denominada Edad Moderna, debido a la creciente importancia que retomaba en el mundo, dentro del contexto europeo, por el descubrimiento de América, que tuvo como consecuencia el despertar del interés por esta ciencia, aunque seguía sin ser considerada como tal.

Para este periodo nos encontramos con autores que, si bien algunos no hablaron como tal de la Geopolítica, se podría decir que ofrecieron grandes aportaciones por la relación que hacían entre el Estado y su vinculación con otros territorios. Por ello podemos mencionar, en primer lugar, la influencia de las obras de Nicolás

---

<sup>1</sup> Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 187.

<sup>2</sup> Ídem.

<sup>3</sup> Ídem.

<sup>4</sup> Gallois, Pierre M., *Geopolítica. Los caminos del poder*. pp. 88, Ediciones Ejército, Madrid, 1992, Op. Cit.: Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 187.



Maquiavelo “No por la importancia que da a la base geográfica del Estado, sino por su influencia en el moderno concepto de cómo ejercer el gobierno de un Estado.”<sup>5</sup> Para después, más directamente relacionado a la Geopolítica, “Aparece la figura de Jeann Bodin (1530-1596), quién según el escritor Andreas Dorpalen: «Puede ser considerado como el primer geopolítico».”<sup>6</sup>

Más tarde Montesquieu aborda la relación entre la Geografía y los hombres, argumentando ‘la influencia del medio y del clima para determinar los sistemas de gobierno y la existencia de una relación entre la agricultura y la población, además de una gran aportación hacia el tema de la limitación de las fronteras, puesto que según él, las fronteras habían sido determinadas por la naturaleza y, por lo tanto, debían de respetarse y mantenerse de esa forma íntegramente por los Estados ya que cualquier cambio o transformación arbitrario sería castigado por la propia naturaleza.’<sup>7</sup>. A finales de la Edad Moderna, se puede mencionar otros dos autores, Turgot en Francia y Kant en Alemania, quienes abren el estudio a una nueva disciplina a la cual se le denominó Geografía Política.

Al quedar abierto el estudio de la Geografía Política, el debate sobre esta nueva disciplina comienza a tener mayor importancia e influencia, especialmente para algunos países como Alemania, por lo cual, en la Edad Contemporánea continúan las aportaciones de diferentes autores sobre este estudio. J. G. Herder, expresa teorías en las cuales queda plasmado el dinamismo geopolítico, ya que “consideraba a las naciones como seres orgánicos, como seres biológicos dependientes de la Tierra.”<sup>8</sup>

Ya más directamente relacionado con la Geopolítica, podemos mencionar a Hegel, Alejandro de Humboldt, Karl Ritter, entre otros. Pudiendo resaltar la atribución de

---

<sup>5</sup> Atencio, Jorge E., p. 86, Op. Cit.: Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 189.

<sup>6</sup> Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 189.

<sup>7</sup> Ídem.

<sup>8</sup> Ibidem, pp. 191.

Hegel al destacar la importancia de la base geográfica de la historia y el influjo del suelo sobre el carácter del pueblo, es decir, el sentido de pertenencia. Quién destaca que:

Lo que cuenta es conocer no sólo el suelo como terreno exterior, sino el tipo natural del entorno que coincide exactamente con el tipo y el carácter del pueblo que es el hijo de este suelo. Este carácter da al mismo tiempo la manera con que los pueblos se presentan en la historia del mundo y se sitúan en ella tomando su postura.<sup>9</sup>

Finalizando así con las aportaciones de Augusto Comte, de quien se destaca el “método experimental y la descripción de los factores que determinan los cambios sociales (raza, clima y acción política).”<sup>10</sup> Y de Darwin, a través de “sus ideas relacionadas con los grandes espacios, que luego serían un apoyo para muchos geopolíticos.”<sup>11</sup>

A pesar del interés de diversos autores, algunos de los cuales fueron mencionados con anterioridad, hasta este punto de la historia no se puede hablar de la existencia del estudio de la Geopolítica y más bien de lo que se habla es de un primer acercamiento a la Geografía Política, ante una forma de ahondar y especificar el estudio de la Geografía con relación al ámbito físico y lo político. Siendo a partir de la segunda mitad del siglo XIX que se puede decir que la Geopolítica se torna más clara y tangible, especialmente gracias a las aportaciones de la escuela clásica alemana donde destaca su visión desde el punto de vista de la teoría organicista, conformada por autores como Friedrich Ratzel, Rudolf Kjellen y Karl Haushofer, entre otros, a los cuales haremos referencia para una mayor comprensión debido a

---

<sup>9</sup> Hegel, Federico: *Introducción a la filosofía de la Historia*, pp. 216, Plon, París, 1965. Op. Cit. Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp.193.

<sup>10</sup> Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 191.

<sup>11</sup> Ídem.

sus aportaciones a este estudio y que serán tomados como referencia e influencia para posteriores autores.

La escuela alemana se caracteriza por el determinismo geográfico, es decir, la comparación del Estado con un organismo vivo (*leben*) y el espacio que ocupa (*raum*), con lo que se justifica la expansión de los Estados por el “crecimiento natural” del espacio geográfico. Pero primero se quedará sentada la base de la Geografía Política y con ello se da pie a la Geopolítica.

De esta manera encontramos en primer lugar a Friedrich Ratzel; que fue un geógrafo alemán a quién se le puede considerar como el creador de la Geografía Política y dentro de sus obras más importantes encontramos *Politische Geographie*. La importancia de Ratzel recae en sus aportaciones respecto a cuatro principales conceptos: “relación entre el hombre y el suelo, relación entre el Estado y el territorio, los tres elementos que definen el territorio de un Estado: el espacio (*raum*), la posición (*lage*) y el sentido del espacio (*raumsinn*) y, finalmente, la idea resultante de los tres conceptos anteriores: el espacio vital (*lebenstaum*), como eje supremo de la Geografía Política.”<sup>12</sup>

Destacando este último concepto del cual se desarrolla su teoría del «espacio vital» (*lebensraum*),<sup>13</sup> el cual nos habla de que todo Estado necesita un mínimo de espacio para subsistir y debe procurárselo incluso por medio de la guerra, por lo que debe tomar en cuenta a su población y los recursos que posea para satisfacer las necesidades de su población y así poder lograr la prosperidad y un mejor desarrollo del Estado. Bajo esta teoría se considera la justificación de la expansión de algunos Estados -los más fuertes y con mayores ventajas- para desaparecer y absorber otros Estados –los más pequeños y débiles- que se considere que no necesiten su

---

<sup>12</sup> Ibidem, pp. 195.

<sup>13</sup> Originalmente esta teoría pertenece a Von Treitschke (1834 – 1896), quién a su vez tomó de Maquiavelo el concepto de que el Estado no tiene porqué ajustarse a normas morales para satisfacer y cumplir sus necesidades.

espacio por las características que posean y así lograr la evolución de los demás Estados que sí lo necesiten.

Esta teoría fue considerada como principal fuente de inspiración de Hitler para la expansión y dominación de Alemania durante la Segunda Guerra Mundial, por lo que pone en tela de juicio su funcionalidad, aunque a su vez, se considera fundamental y la base para la elaboración de teorías de pensadores posteriores. Es por esto que, tomando como fuente de inspiración para el estudio de la Geopolítica Política las teorías de Ratzel, Rudolf Kjellen acuña el término de **GEOPOLÍTICA** como método dinámico de estudio de las relaciones entre Estado y Territorio.

Dentro de las obras más destacables de Rudolf Kjellen se encuentra *El Estado como una forma de vida (1916)*, ya que al igual que Ratzel tiene una concepción organicista del Estado, haciendo hincapié al organismo biológico al afirmar que “Los Estados son seres sensibles y racionales como los hombres.”<sup>14</sup> y por lo tanto necesitan un ambiente donde poder vivir y desarrollarse. Para Kjellen el territorio es algo más allá que algo puramente espacial, sino que es un elemento con el cual el Estado puede llegar a formar y consolidar un imperio, por lo que es importante para esta ciencia estudiar estas relaciones, a lo que llamó Geopolítica.

Siendo importante destacar que, para este autor, la Geopolítica podía ser entendida como “la teoría del Estado en cuanto organismo geográfico, en cuanto fenómeno en el espacio. Es decir, del Estado como país, territorio, suelo, o de una manera más característica, como imperio.”<sup>15</sup>

Posteriormente encontramos la participación y aportaciones de Karl Haushofer quien logra definir con mejor precisión a la Geopolítica, al decir de una manera

---

<sup>14</sup> Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 197.

<sup>15</sup> Kjellen, Rudolf: *El Estado como forma de vida*, capítulo segundo., en: Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 198.

simple que “La Geopolítica es la conciencia geográfica del Estado”<sup>16</sup> o que “es la ciencia que, a través del proceso histórico, estudia las formas de vida política en los espacios vitales naturales, considerándolos en su vinculación al medio ambiente.”<sup>17</sup>

Este autor es de suma importancia, ya que con él se solidifica el estudio de la Geopolítica como tal y sus postulados significan una gran aportación a esta ciencia, sobre todo nos será de gran utilidad para la presente investigación. Dentro de sus postulados podemos encontrar cinco grandes aportaciones al estudio y entendimiento de la Geopolítica, como fueron:

En primer lugar, retoma el postulado de Ratzel sobre el *lebensraum* o *espacio vital indisociable*, pero lo adecua a la situación política de Europa antes de la Segunda Guerra Mundial, especialmente para Alemania, que se refiere al derecho de una nación a ampliar su territorio y procurarse los recursos necesarios para su bienestar y engrandecimiento. Relacionándolos con dos fenómenos: “a) la fórmula básica de la «sangre y el suelo», al considerar que la geografía condiciona al hombre, y b) la consideración del Estado como organismo vivo perfecto.”<sup>18</sup>

En segundo lugar, habla de la autarquía o la «economía de la defensa», que fue entendida como la autosuficiencia de un Estado de prepararse para una guerra ante una agresión. Además, como tercer punto, considera al mar como única frontera natural para un Estado, por lo que la aspiración a fronteras naturales responde a los principios del espacio vital indisociable y la estructura biológica de un Estado, es decir, le es permitido expandirse si sus necesidades y características lo ameritan.

En cuarto lugar, toma en cuenta la disputa geográfica de la hegemonía mundial a través del poder continental o el poder marítimo, a lo que considera que el poder

---

<sup>16</sup> Haushofer, Karl, *Bausteine zur Geopolitik*, K Wowinckel, Berlín, 1928 pp. 56, Op. Cit.: Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 200.

<sup>17</sup> Ídem.

<sup>18</sup> Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 199.

marítimo es el que debe prevalecer de entre estos dos. Para encontrarnos finalmente en quinto lugar con la visión de la estructuración del mundo en diferentes regiones, de las cuales Haushofer considera una división del mundo en cuatro “panregiones”: Panamérica, Euráfrica, Panrusia y Panasia (Asia Oriental) y dentro de cada una de estas estructuras habrá un país que sea el que las dirija; correspondiendo a Alemania el dominio de Euráfrica, Panamérica regida por Estados Unidos, Panrusia por Rusia y Asia Oriental bajo el mando del Japón.

Como consecuencia de los postulados de Haushofer, se puede observar el escenario político en que se encontraban los países y cuál era su presencia e importancia dentro del contexto internacional. Para este entonces ya figuraba la presencia de Estados Unidos, Alemania, Rusia y Japón, desplazando a países europeos como Gran Bretaña y Francia. Sin embargo, tal como sucedió con Ratzel, las obras de Haushofer fueron censuradas y destruidas después de la Segunda Guerra Mundial ya que se consideró que sus ideas estaban directamente relacionadas con la política agresiva y belicosa de los nazis.

Ante este contexto, la Geopolítica pierde credibilidad por su asociación con los actos cometidos por el Tercer Reich y los nazis en la Segunda Guerra Mundial y su idea expansionista de Alemania. Motivo por el cual se dejó a un lado los estudios académicos de la Geopolítica, pero esta se siguió llevando a la práctica, ya que era inevitable e indispensable, sobre todo debido a los acontecimientos pasados y aquellos que se estaban gestando para lo que sería la Guerra Fría y la nueva configuración del orden mundial.

Es precisamente ante este panorama de Guerra Fría que la importancia de la Geopolítica renace y se empieza a estudiar nuevamente, ante la necesidad de comprender los fenómenos y los conflictos que se estaban gestando en el mundo. Este resurgimiento de la geopolítica se da en Francia, aunque se tiene un debate sobre si se le puede denominar como una escuela de pensamiento de la geopolítica o no, pero que sin duda sus aportaciones fueron importantes para esta ciencia.

Podemos empezar con la influencia de Yves Lacoste, quien intentó rescatar algunas ideas presentadas por Ratzel en cuanto a la relación entre el hombre y el espacio. Principalmente al visualizar a la Geopolítica al servicio de la humanidad y no de los intereses privados de los Estados, de esta forma trata de explicar los conflictos que se gestan para tratar de concientizar a la población sobre las estrategias que utilizan algunos actores que detentan el poder para el dominio del espacio.

“Para Lacoste la geopolítica designa todo aquello que concierne a las rivalidades de poderes o de influencias sobre los territorios y las poblaciones que ahí habitan. [...] estudia todos aquellos elementos que entran en conflicto por el control o la dominación de territorios, ya sean grandes o pequeños.”<sup>19</sup> Por lo cual, considera otros elementos, además de las fuerzas políticas internas o externas, para poder llegar a comprender a la geopolítica, como las influencias psicológicas que pueden llegar a determinar y justificar las acciones que se lleven a cabo.

Asimismo, es de vital importancia destacar la participación e influencia de Paul Vidal de la Blanche como una contraposición al determinismo del pensamiento alemán, acuñando el término del posibilismo, en el que hace referencia a la capacidad del hombre de modificar el medio geográfico gracias a su posición predominante en la naturaleza, por lo que el hombre es el que domina el medio geográfico y no el medio geográfico al hombre. Con su obra más representativa *Los anales geográficos*, lanza su propuesta de estudiar la geopolítica a través de una visión conjunta de factores físicos, humanos, económicos y políticos.

A este autor se le pueden atribuir aportaciones como la formulación de conceptos y teorías, destacando *la teoría de la subordinación de las partes al todo* que dice que “Todo Estado es el resultado de la agrupación de regionalismos geográficos

---

<sup>19</sup> Yves Lacoste, *Geopolitique*, Op. Cit., p. 8, Consultado en: Saracho López Federico José, *Geopolítica: Origen y Desarrollo en la Europa Continental. Fundamentos de Geopolítica, Visión y análisis*, CESNAV-UNAM, México, 2012, p. 87.

yuxtapuestos, con un interés político común.”<sup>20</sup> Además de las diferencias que tuvo con Ratzel en cuanto a la justificación de un Estado para absorber a otro, ya que consideraba que de esta manera la geografía quedaba bajo la subordinación de la política; y también al considerar que el espacio y la posición no se encontraban de manera aislada, sino que estas están relacionadas con el tiempo como el medio para su modificación y transformación.

Otro autor franco-belga fue Henri Pirenne, con el cual se presentan nuevas ideas geopolíticas diferentes a la continuación de Vidal de la Blanche. Este autor, en su obra *Las grandes corrientes de la Historia Universal*, desarrolla la teoría de “la existencia de dos tipos básicos de sociedades en el mundo: la marítima y la continental.”<sup>21</sup> Con lo cual considera que las sociedades marítimas son más abiertas y evolucionadas que las sociedades continentales, puesto que el mar posibilita una apertura hacia las relaciones con otros países, haciéndolas más cosmopolitas, liberales y tolerantes, mientras que las continentales son consideradas más cerradas y atrasadas.

Además de estos autores existieron otros más como Célérier, Lépotier y Gallois, siendo el más reciente Hervé Couteau-Begarie, quien siguió desarrollando y aportando nuevos conocimientos para la geopolítica y la geoestrategia. Pero también se ha seguido desarrollando el estudio de la Geopolítica fuera de este entorno, como lo fue en el caso de España e Italia, así como también se puede hablar del pensamiento de la Geopolítica crítica en Suiza.

Por último, pero no menos sustancial, se debe destacar la presencia y la influencia de la escuela de geopolítica anglosajona, que va a dividir su participación entre autores británicos y estadounidenses, basándose especialmente bajo la teoría universalista que hace referencia más al aspecto de la geoestrategia que a la

---

<sup>20</sup> Ibidem, pp. 208.

<sup>21</sup> Delgado Moreno, Alfonso, La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 208.



geopolítica, pero que ha sido de gran importancia y sobre todo ha respondido a la formación de la política exterior de estos países. Sobre todo, sus principales exponentes se enfocan a la utilización y explotación correcta y eficiente de ciertos elementos y recursos por parte de sus países para lograr el poderío mundial.

En primer lugar, encontramos al almirante estadounidense Alfred Thayer Mahan, cuya obra más importante e influyente es *La influencia del poder marítimo en la Historia, 1660-1783*, en la cual habla del dominio del mar como clave fundamental y vital de un país para obtener el poder y la hegemonía mundial, a lo que se le conoce como Teoría del Poder Marítimo. A través de esta obra se hace un análisis de la historia, en que la experiencia de otros países muestra lo que se debe y no se debe hacer para ser una potencia marítima, por lo cual Estados Unidos toma como base para posicionarse como potencia mundial, haciendo frente al poderío europeo.

En el punto siguiente del presente capítulo se abordará con más claridad y precisión a este autor, pues será pieza fundamental para la comprensión de la importancia del desarrollo del poder marítimo. Por lo que en este punto de la investigación nos limitaremos a mencionar a grandes rasgos la importancia que le da al medio marítimo como fuente principal para la obtención del poder de un país, dado que el control y dominio de este medio otorgará ventajas y beneficios económicos, políticos, militares y comerciales.

Alfred T. Mahan es considerado como el principal exponente y defensor de la Geopolítica Marítima, puesto que estableció los fundamentos de la historia naval moderna y sus enseñanzas contribuyeron al crecimiento y posicionamiento de Estados Unidos como potencia mundial. “Sus teorías fueron exitosamente adoptadas por los Estados Unidos de Norteamérica entre fines del siglo XIX y las

primeras décadas del siglo pasado, llevando a dicho país a alcanzar todos sus objetivos políticos, económicos y militares.”<sup>22</sup>

Como contraparte a las ideas de Mahan sobre el poder marítimo encontramos al geógrafo Halford John Mackinder, autor de la obra titulada *The Geographical Pivot of History* en la cual desarrolla su Teoría del Poder Continental. Para lo cual determina tres zonas geográficas que de manera natural ofrecerían el poder mundial, que son:

1. La zona pivote (pivot area): zona continental, formada por parte de Europa Oriental y parte de Asia septentrional (espacio ruso-asiático), caracterizadas por su desagüe polar o interior.
2. La media luna insular o anillo marítimo (outer crescent): zona oceánica integrada por países marítimos: Gran Bretaña, Estados Unidos, Canadá, Japón, Australia y el África Subsahariana.
3. La media luna marginal (inner crescent): zona situada entre las dos zonas anteriores, sirviendo de separación entre la zona pivote y el anillo marítimo y que abarca Alemania, Austria, Turquía, la India y China, países de condición semicontinental o semimarítima.<sup>23</sup>

Con base en estas delimitaciones geográficas que ofrece Mackinder, este mismo autor determina que la zona más importante y la que podría a llegar a mayor influencia sería la zona interior de Eurasia, en la cual se podría acumular y conjuntar los poderes económicos, políticos y militares haciendo de esta zona el “pivote” en el que se encontraría el manejo de la política mundial. A su vez considera que si algún país perteneciente a la zona de la media luna marginal se llegara a adueñar de la “zona pivote” este constituiría un poder aún más grande y superior que el poder marítimo y por lo tanto ejercería la hegemonía mundial.

---

<sup>22</sup> Terzagó Cuadros Jorge, *Alfred Thayer Mahan (1840 – 1914). Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico*, Diplomado de Relaciones Internacionales, Universidad Viña del Mar, Viña del Mar, 2005, (PDF), Consultado en: file:///F:/Ciclo\_Conferencias\_Marzo\_4\_2013\_Texto.p

<sup>23</sup> Delgado Moreno, Alfonso, *La evolución del pensamiento geopolítico. Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, España, 2003, pp. 205.

Sin embargo, tras la victoria en la Primera Guerra Mundial por parte de las potencias marítimas, Mackinder reformula su idea de establecer un espacio continental autosuficiente, inaccesible, imperturbable e independiente desde el mar para que estas potencias no interfirieran en la hegemonía continental, a lo que llamó “el corazón del mundo” o “tierra corazón” que se encontraría en la “isla mundial”. Siendo parte de esta “isla mundial” las masas continentales de Europa, Asia y África.

Este postulado de Mackinder puede resumirse en la siguiente premisa: “Quien domine la Europa Oriental dominará la «tierra corazón»; quien domine la «tierra corazón» dominará la «isla mundial»; quien domine la «isla mundial» dominará el mundo.”<sup>24</sup> En el cual podemos apreciar la antítesis de la teoría de Mahan con el poder continental sobre el poder marítimo, siempre y cuando este sea el que domine y se adueñe de “la tierra corazón.”

Es bajo esta revisión que encontramos, ahora sí, la presencia de la Geopolítica y cuando esta ciencia toma forma y comienza a ser estudiada y tomada en cuenta por todo el mundo pero que sus estudios más rigurosos, al igual que su aplicación, va a ser mayormente estudiada por las grandes potencias. Con lo que tenemos que los países que van a destacar en su estudio y aplicación a la geopolítica son Estados Unidos, Alemania, Japón, Rusia, Reino Unido, Francia, Polonia y Holanda.

Cabe resaltar que cada una de las aportaciones que nos brindan los diferentes autores antes mencionados gira en torno a la historia, intereses y proyecciones de los países que representan. Siendo que tratan de adaptar y desarrollar teorías y postulados que impulsen a sus naciones en el ámbito internacional y los posicionen como un actor importante y estratégico del escenario internacional con ayuda, claro está, de la aplicación y utilización de la Geopolítica.

---

<sup>24</sup> Ibidem, pp. 206.

## **1.2 La Geopolítica en el medio marítimo**

Como lo vimos anteriormente, la influencia de la Geopolítica dentro de los países para tener mejor aprovechamiento de sus recursos ha sido importante para el crecimiento y desarrollo de aquellos que la conocen y la han incluido en sus políticas gubernamentales. Para fines de este trabajo me referiré principalmente a la aplicación de la Geopolítica como punto estratégico en el medio marítimo para impulsar el crecimiento económico de un país, aumentar su presencia e importancia en el mundo creando ventajas frente a otros países y, de tal manera, ayudar el desarrollo de la población.

La importancia del medio marítimo ha sido muy importante, por la misma razón ha sido un tema tratado por varios autores que remarcan la importancia que éste tiene y que es capaz de proporcionarle al ser humano bienestar a través de los recursos naturales que se pueden extraer de él, pero también ofrece otras ventajas dirigidas a ámbitos más específicos del interés del Estado como lo son la parte militar, económico, comercial y político. Sin embargo, se ha elaborado un intenso debate en torno a lo que se debe dar mayor peso y poner mayor énfasis en su desarrollo; el espacio marítimo o el espacio terrestre.

Es así como varios autores, de diferentes épocas, de diferentes maneras, bajo diferentes perspectivas y bajo diferentes intereses, han defendido la supremacía del Poder Marítimo contra el Poder Continental. Un ejemplo de esto es lo que menciona Karl Haushofer en cuanto al establecimiento de los fundamentos geográficos de la hegemonía mundial, en la cual dice que es importante la presencia del poder marítimo y del poder continental en un Estado para que éste pueda tener mayor control de sus recursos, pero que de estos dos el que debe de prevalecer y ser aún más fuerte e importante es el poder marítimo ya que este le permitirá tener acceso a otros lugares del mundo y hacerse presente en diferentes ámbitos. Es ante este panorama que se puede destacar el mar como pieza clave para el crecimiento y desarrollo de un país.

Siendo que el principal exponente que desarrolló y abordó con mayor profundidad el tema de la Geopolítica y a su vez la Geoestratégica en el mar, fue el Contraalmirante estadounidense Alfred Thayer Mahan, a quien ya habíamos hecho referencia anteriormente pero que aquí abordaremos con mayor profundidad. Cabe recordar que el contexto histórico en que Mahan elaboró sus principales aportaciones corresponden a finales del siglo XIX, en el que la presencia de Estados Unidos en el mundo apenas comenzaba a despuntar por lo que sus aportaciones fueron vitales y estuvieron encaminadas para su crecimiento y despegue como potencia mundial.

El principal objetivo del contralmirante Mahan fue impulsar a Estados Unidos como potencia mundial a través del poderío marítimo. “Para él, ese poderío surge de un proceso donde se integran todas las fuerzas económicas, sociales, políticas y militares con el objetivo común de convertir el mar en el escenario del nuevo ‘destino manifiesto’.”<sup>25</sup> Es decir, se buscaba la expansión de Estados Unidos, no sólo referido a la colonización física a otros países sino también una colonización psicológica, que abarca varios aspectos como el comercial, militar, económico, político y social, utilizando el mar y sus recursos para cumplir estos propósitos.

Mahan basó sus teorías y pensamientos tomando en cuenta la historia, dado que los hechos históricos se han encargado de demostrar que aquellos países que lograban el control y dominio del mar podían controlar a sus enemigos y tener una mejor posición tanto política, económica y militar. A través de las experiencias de otros países como Francia, Holanda, Gran Bretaña, entre otros, “la historia enseñaba que aquel que podía dominar el mar, también podía dominar a sus enemigos. En esa época, el poder naval constituía el medio más importante para

---

<sup>25</sup> Mahan, Alfred T., Amparo Amézquita (traducción), *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo. Presente y Futuro*, Universidad Nacional de Colombia, Sede San Andrés, Editorial Unilibros, Colombia, 2000, p. 17, 18.

controlar el destino de las actividades de una nación, al igual que el de sus rivales de ultramar.”<sup>26</sup>

Especialmente admiraba el Poder Naval de Gran Bretaña, por su capacidad y el alcance de sus flotas navales, así como la estructura y organización de sus instituciones que giraban, en gran medida, en torno al medio marítimo. Sin embargo, consideraba que el tiempo de Gran Bretaña para ostentar el Poder Naval estaba en decadencia, sobre todo a principios del siglo XX, por lo que se cuestionaba quién debería ser el siguiente Estado que se encargara de dirigir el poder naval a nivel internacional y claro, la respuesta la encontró en Estados Unidos.

Para tales fines propone una serie de ideas, que van encaminados a convencer a los ciudadanos y al gobierno de Estados Unidos de transformar su política y direccionarla a un acercamiento y empoderamiento del medio marítimo, esto bajo los fundamentos de la Geopolítica y la Geoestrategia; ya que este considera que el dominio del mar es la clave para conseguir el poder y, aunque Mahan se refería en primer momento a un poder militar, su pensamiento será igualmente aplicable para el ámbito económico, comercial, político e incluso social y cultural. Mahan consideraba que la nación que lograra dominar el mar iba a poder controlar el transporte marítimo y por lo tanto el comercio mundial y con ello alcanzaría la hegemonía universal, por lo que era necesario poseer los instrumentos necesarios para estos fines.

Es así como, gracias a la influencia de Mahan sobre algunos actores políticos, Estados Unidos comienza con su primera etapa de expansión territorial en busca de zonas estratégicas para colocar bases militares y comerciales que le permitan tener un mejor y mayor acceso a ciertas regiones, en especial hacia Asia y Europa. Estas acciones se materializan y se visualizan con mayor precisión ante el dominio

---

<sup>26</sup> Jorge Terzago Cuadros, Alfred Thayer Mahan (1840 – 1914). Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico, Diplomado de Relaciones Internacionales, Universidad Viña del Mar, Viña del Mar, 2005, (PDF), Consultado en: file:///F:/Ciclo\_Conferencias\_Marzo\_4\_2013\_Texto.p

que ejerció al anexas las islas de Hawaii a su territorio y encaminarse a una presencia en Cuba, Puerto Rico, las Filipinas y los archipiélagos de las Carolinas, las Marianas y las Marshalls en el Océano Pacífico tras la guerra Hispanoamericana, lo que dio fin al Imperio Colonial de España en América y contribuyó a Estados Unidos a posicionarse tanto como una potencia militar como económica.

También hace mención hacia el “Sea Power” o Poder Marítimo, que se refiere a la facultad de un Estado para usar el mar y satisfacer sus necesidades, es decir, para la creación, desarrollo, explotación y administración de los intereses marítimos de un país. Por lo cual hay que poner demasiada atención a aquello que se considera parte de los intereses marítimos, ya que estos serán punto clave para las acciones que tome el país para su defensa y utilización. Dentro de los intereses marítimos se pueden ubicar la ‘Marina Mercante Nacional, el transporte marítimo y fluvial; Terminales Marítimas; Comercio Exterior; Flota Pesquera e Instalaciones de Apoyo; Buques e Infraestructura de Investigación Científica Oceánica; Industria Naval; Establecimientos de Explotación de las Aguas y Fondos Marinos; Deportes Náuticos; Cruceros de Turismo; etc.’<sup>27</sup>

Existe un debate para la interpretación de este concepto, “Sea Power”, ya que como se mencionó anteriormente puede hacer referencia al Poder Marítimo, pero a su vez se puede interpretar como el Poder Naval que está marcado con tintes políticos y militares. Si bien estas dos interpretaciones son diferentes y pueden ser las causantes de acciones totalmente opuestas, considero que al hablar del Poder Marítimo y las implicaciones que lleva consigo, este concepto puede dar cabida al Poder Naval como una parte de él que puede verse materializado en los intereses marítimos, pero que sin duda esta controversia se ha utilizado para llevar a cabo acciones según la conveniencia.

---

<sup>27</sup> Confróntese con: Terzago Cuadros, Jorge, *Alfred Tayer Mahan (1840-1914) contraalmirante U.S. Navy, Su contribución como historiador, estratega y geopolítico*, Universidad Viña del Mar, Viña del Mar, 2005, pp. 7, 8.

Este Poder Marítimo puede ser adquirido solo por algunas naciones que posean los requisitos necesarios para desarrollarlo, ya que, como lo vimos dentro del primer apartado de este trabajo, la Geopolítica juega un papel fundamental para lograr el empoderamiento de aquellos países que tengan la capacidad, el interés y los elementos necesarios para consolidarse como un actor importante en el escenario internacional. En este sentido cabe recordar al Imperio Español que abarcó de 1521 a 1821: virreinos de la Nueva España, Perú, Colombia y del Río de la Plata.

Por ello es de vital importancia que el Estado cuente con una serie de elementos tanto físicos como sociales que en conjunto logren el complemento perfecto para el desarrollo marítimo del país.

The principal conditions affecting the sea power of nations may be enumerated as follows: I. Geographical Position. II. Physical Conformation, including, as connected therewith, natural productions and climato. III. Extent of territory. IV. Number of Population. V. Character of the people. VI Character of the Government, including therein the national institutions.<sup>28</sup>

En primer lugar, se encuentra la influencia e importancia de la posición geográfica en la que se encuentre el Estado. Esto no se refiere solo al punto donde se encuentre ubicado per se, sino a los beneficios y ventajas que esto acompañe como la seguridad que le brinde su entorno geográfico, ya sea por estar rodeado de costas y montañas que protejan el acceso a las ciudades pero que a su vez permita el fácil acceso para la comunicación. Otro hecho puede ser el estar rodeado de otros países que sean convenientes para el desarrollo del país, esto al darle oportunidad de desarrollarse y crecer sin el miedo de alguna amenaza y que, al contrario, por medio de los recursos que el otro país cuente y de las relaciones que entablen, provea al país de las herramientas faltantes para su crecimiento.

---

<sup>28</sup> Mahan A. T., *The Influence of Sea Power Upon History. 1660-1783*, The Project Gutenberg eBook, consultado el 30 de marzo de 2016, en línea: [http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm#CHAPTER\\_I](http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm#CHAPTER_I)



En segundo lugar, la composición física de sus costas que permita el fácil acceso y vinculación entre el mar y la tierra. Esto encaminado al acceso que tenga hacia el océano, en tanto calidad y cantidad, para así poder desempeñar y desarrollar actividades dentro de este medio y que permita el acceso y la salida, pero siempre bajo la posibilidad de estar bajo control del propio Estado y que este le ofrezca seguridad. Para ello será fundamental poseer una buena cantidad de puertos que incentiven el comercio, así como que el terreno y el clima sean propensos a las actividades del campo, pero no tanto como para que las personas prefieran trabajar con la tierra y más bien decidan dedicarse a las actividades marítima.

Como tercer punto menciona la necesidad de una equivalencia entre la extensión territorial y la marítima, pero sin duda con una mayor porción de mar; para esto no sólo se toma en cuenta la longitud de las costas, sino que lo rebasa y pone en juego la jurisdicción del Estado sobre las 24 millas pertenecientes al Mar Territorial y a la Zona Contigua. El Estado debe de tener la capacidad de aplicar su ley tanto en la tierra como en el mar.

El cuarto punto que se refiere al número de habitantes que posea dentro de este territorio y que pueda satisfacer sus necesidades básicas de subsistencia con los recursos naturales que este le provea. Un Estado debe tener la capacidad de proveer de los recursos naturales básicos a su población, los cuales son otorgados en mayor cantidad si el espacio que ocupa es mayor, pues tiene la oportunidad de acceder a más recursos y por lo tanto su población va a incrementarse.

Los siguientes puntos se pueden considerar que son factores externos al medio geográfico y donde se identifica con mayor claridad la influencia y participación de la Geopolítica, ya que es la presencia del hombre y su forma de relacionarse con el entorno lo que va a favorecer o perjudicar al desarrollo del Poder Marítimo. Por lo que en quinto lugar se indica que es necesario que la población cuente con un carácter emprendedor y comercial, es decir, que la población esté interesada y lleve

de manera favorable las actividades que estén relacionadas al mar, en especial las comerciales, pero también aquellas otras que contribuyan a lograr la hegemonía y mejor posición económica, política e incluso militar. Se recalca de manera importante la participación e interés que tenga la población en impulsar el sector marítimo, ya sea para tener un beneficio propio como para un beneficio común.

Por último, se considera que debe de estar a cargo de una forma de gobierno abierta, democrática y liberal, con el fin de abrir y ampliar las posibilidades de hacer crecer la industria marítima; sobre todo con la intención de lograr la participación del sector privado y el sector público. Además, deja en las manos del gobierno la parte más importante, ya que el gobierno será el encargado de dirigir a las instituciones del sector marítimo, así como de proveerlas de las herramientas e instrumentos necesarios -entiéndase infraestructura, personal capacitado y políticas-.

Como se mencionó anteriormente, las obras y aportaciones de Mahan se desarrollaron en un contexto totalmente diferente al que tenemos en la actualidad y por lo mismo muchas de estas ideas han quedado obsoletas, pero también, por su importancia e influencia, muchas otras han permanecido vigentes con sus respectivas modificaciones y adecuaciones a la situación en que se encuentre. Es por esto que, si bien la teoría de Mahan sobre el Poder Marítimo en un principio estuvo orientado a la expansión de Estados Unidos con un fin militar y político, en la actualidad se han utilizado más hacia un fin económico y comercial.

En la visión de Mahan, Estados Unidos cumplía con los requisitos para ser ese país que sustentara el Poder Marítimo, por lo que fue construyendo el legado marítimo que lo posicionara como una potencia marítima. Actualmente Estados Unidos posee el título de gran potencia marítima pero ya no con la misma intensidad de antes, ya que otros países han trabajado en el aspecto marítimo como punto clave para su desarrollo.

### 1.3 La Talasopolítica

Con base en lo anterior podemos decir que la Geopolítica no ha sido tratada, estudiada ni aplicada por muchos países, más bien ha sido abandonada e ignorada por muchos otros a pesar de que es de suma importancia como instrumento y herramienta para que los Estados creen con mayor conciencia y eficacia medidas para impulsar su crecimiento, desarrollo y posicionamiento a nivel mundial. Ahora bien, la Talasopolítica se encuentra aún más descuidada y olvidada, ya que es menos conocida y aplicada.

El término de Talasopolítica, apegándonos a una definición etimológica, proviene de las raíces griegas de *Thálassa* que significa Mar y *Politiká* que hace alusión a las cosas relativas al Estado, es decir, la Talasopolítica es el estudio del espacio marítimo como parte del territorio de un Estado, por lo que está bajo la jurisdicción estatal y debe tenerse en cuenta para la toma de decisiones de este medio, así como el resto del territorio. En palabras de Enrique Arámburu se entiende como “un estudio sobre el Estado (con lo que se inscribe en el género de las Ciencias Políticas) que se distingue de la Geopolítica en que, del factor territorio, considera fundamentalmente el mar.”<sup>29</sup>

La Talasopolítica es una rama de la Geopolítica que se encarga de estudiar con mayor profundidad el mar y todo aquello que se deriva de él para poder tomar decisiones sobre su uso, administración y explotación. Nace de la importancia histórica que se ha identificado que tiene el mar, pero sobre todo bajo el argumento que el mar y los océanos cubren la mayor parte del planeta y por lo tanto debe prestársele mayor atención por todos aquellos recursos y riquezas que le brinda al ser humano.

---

<sup>29</sup> Arámburu Enrique, *La Talasopolítica: fundamentos de una disciplina*, El periódico del CEID, Octubre-Diciembre 2004, pp. 6 – 7. Consultado el 23 de marzo de 2016, en línea en: [www.cialc.unam.mx/pdf/Fundamentos%20de%20la%20Tala.pdf](http://www.cialc.unam.mx/pdf/Fundamentos%20de%20la%20Tala.pdf)

El control y gobernabilidad que tenga el Estado sobre su territorio es un aspecto fundamental para un buen funcionamiento del Estado, asimismo, es indispensable el ejercicio de la soberanía sobre el mar. Siguiendo la misma línea de investigación, encontramos a la Talasopolítica como una parte fundamental para el entendimiento de la importancia del medio marítimo en el crecimiento y desarrollo de un Estado, al ser un medio por el cual se lograrán obtener mayores beneficios económicos, políticos, militares y sociales. Es decir, utilizar el entorno marítimo como una herramienta de poder e influencia de un Estado sobre otros, para obtener concesiones y ampliar su zona de influencia en la región.

Con ayuda de la Talasopolítica, un Estado puede generar una mejor conciencia sobre los recursos que posee y utilizarlos a favor de sus intereses como Estado, incluyendo la parte marítima, en toda su extensión, a la concepción de control territorial. También, a través de ella se podrá ejercer mejor control y manejo de las vías de comunicación y transporte que ocupan el mar, con lo cual podrá incrementar su zona de influencia y presencia internacional.

Por años, diferentes pueblos y civilizaciones fueron descubriendo diversos beneficios que le otorgaba el mar y que los impulsaba a tener una mejor calidad de vida; pasaron de ser pueblos terrestres a ser pueblos marítimos. Si existe un factor común entre las grandes civilizaciones del mundo (Mesopotamia, India, China, Egipto y Mesoamérica), es que fueron fincadas en los márgenes de grandes cuencas hidrográficas, lo cual favoreció a su expansión y posicionamiento como “Grandes Civilizaciones”, puesto que lograron sobresalir de otras haciendo recurso del medio marítimo en actividades como la guerra, el comercio y la alimentación sin olvidarse de la parte terrestre y más bien ocupando y aprovechando estos dos factores como impulso.

Al tomar conciencia del medio marítimo, varios pueblos adoptaron ciertas costumbres para relacionarse y convivir con el mar, se adoptó un estilo de vida muy relacionado con el mar por lo que empezaron a desarrollar mecanismos que les

permitiera realizar las actividades marítimas con mayor facilidad y seguridad. Por ello se dieron a la tarea de construir embarcaciones que los ayudara a desplazarse más fácilmente y que les sirviera tanto para el traslado de personas, como de mercancías e incluso para la guerra, se acondicionaron puertos y se trazaron rutas. Se llegó a tener un conocimiento muy extenso sobre el mar, el acercamiento de las personas hacía el mar los impulsaba hacia el desarrollo de sus pueblos por lo que los gobernantes reconocían su valor y trataban de preservarlo.

Es así como la Talasopolítica puede ser vista como un complemento de la Geopolítica Marítima, puesto que ayuda a materializar los objetivos que un Estado quiera alcanzar. Entonces podemos decir que la Geopolítica Marítima es la conciencia del entorno marítimo con el que cuenta un Estado que lo permite aprovechar de manera exitosa sus recursos; mientras que la Talasopolítica es el conjunto de decisiones y acciones políticas de un Estado que se toman respecto a cualquier recurso o actividad que provenga del mar, políticas que van encaminadas a obtener un beneficio económico para el país que será reflejado en su población.

La Talasopolítica se puede ver reflejada en lo que la Teoría Marítima de la Geopolítica se refiere como Poder Marítimo y Poder Naval, ya que para obtener estos dos elementos debe de haber un reconocimiento tangible de parte de las autoridades de un Estado para poderse llevar a cabo, esto a través de la identificación de los intereses marítimos. Sin embargo, hay que aclarar las diferencias que hay entre estos dos elementos: el Poder Marítimo se refiere a los recursos marítimos que una vez identificados y aplicados, sirven como instrumento del desarrollo del Estado, ya sea a nivel político, económico, social e incluso militar; mientras que el Poder Naval involucra elementos orientados a la parte de la seguridad y defensa del Estado, por lo tanto, el factor militar es el más importante.

El trabajo conjunto y la aplicación en un Estado de estos dos poderes trae como resultado el desarrollo de un Poder Nacional que, encaminado a la parte marítima, se encuentra estrechamente vinculada con la Talasopolítica. La colaboración de

todos estos elementos y una correcta aplicación y entendimiento por parte de la población traerá consigo el desarrollo del país.

# **CAPÍTULO 2.**

## **Historia Marítima de México**

*“La Historia es el mejor maestro con los discípulos distraídos.”*

Mahatma Gandhi

## 2.1 Época Antigua

La vida marítima de México ha estado presente prácticamente desde el establecimiento de las primeras culturas en este territorio, gracias a que sus condiciones físicas lo facilitaban y lo hacía necesario para el desarrollo de sus pobladores y de la región. Es así como en diferentes etapas de la historia del país se han llevado a cabo, de distintas maneras, actividades marítimas, las cuales han tenido diferentes resultados, en cuanto a beneficios o maleficios, según la aplicación e importancia que se le haya dado a este sector para su desarrollo.

Cualquier análisis de México estaría incompleto sin un estudio de la vida en sus litorales. No solamente por su vastedad, sino, principalmente, por su intensidad, riqueza y pluralidad, la vida costera mexicana ha determinado en buena medida lo que hoy somos como nación, es decir, nuestro papel en el mundo, nuestra relación con los otros países.<sup>30</sup>

Las culturas prehispánicas, en especial las culturas olmecas, aztecas y mayas, son las primeras civilizaciones de quien se tiene registro y evidencia de sus habilidades marítimas para diversos aspectos como la pesca, la guerra, las comunicaciones e incluso el comercio con otros pueblos. Se cree que algunas construcciones como las pirámides pudieron servir como punto clave para señalar a los navegantes el lugar en donde se encontraban o servir como señalamientos de las rutas marítimas, así como otras indicaciones que los ayudara a continuar su viaje y guiarlos a un puerto donde pudiera arribar a salvo.

La cultura Olmeca se desarrolló entre el 1800 a.C y el 200 d.C, por lo que se podría decir que los Olmecas fueron los primeros que navegaron en las aguas del territorio mexicano, ya que, desde tiempos muy tempranos existían las condiciones físicas y medioambientales necesarias para viajar a través de ríos, lagos y mares, además de la gran capacidad por parte de esta cultura para construir embarcaciones y

---

<sup>30</sup> Molinar Horcasitas Juan Francisco, *México y su mar*, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, México, 2010, p. 19.



desarrollar técnicas de navegación fluvial, lacustre y marítima. Muestra de ello son “los sitios arqueológicos que se encuentran a la orilla de los ríos; además, la mayoría de las isletas de las cuencas de Tonalá, Coatzacoalcos y Papaloapan tienen indicios de ocupación de esta cultura.”<sup>31</sup>

Varias fueron las ciudades que tuvieron gran influencia y presencia de la cultura Olmeca, sin embargo, encontramos en Coatzacoalcos las mayores muestras de influencia en el medio marítimo en tanto que se localiza un sitio arqueológico de lo que pudiera haber funcionado como un puerto comercial y pesquero. Según indicios encontrados en este sitio, se puede estipular que “la pesca era intensiva y especializada, amén de que su producción rebasaba por mucho las necesidades locales de consumo por lo que, con seguridad, los excedentes eran comercializados. Otras materias primas objeto de intercambio fueron el chapopote, la serpentina y el almagre.”<sup>32</sup>

Con el paso del tiempo, la cultura Olmeca y su influencia se fueron desvaneciendo ante la presencia de nuevas sociedades pero que sin duda congeniaron en ciertos aspectos sobre las regiones estratégicas donde pudieran asentarse y establecer su dominio, así como la utilización de determinadas rutas de navegación, productos para comercializar según la región, entre otras actividades en torno al medio marítimo como la guerra. Principalmente fue de interés especial para las siguientes culturas el establecimiento y dominación en las costas del Golfo y del Caribe, sin una notable presencia en el Pacífico hasta tiempo más tarde aunque no con la misma intensidad que en el Golfo y el Caribe.

Otro gran imperio que se estableció en el país y que dejó huella de su paso fue el Teotihuacano a partir del 378 d.C., con presencia en Veracruz, donde convivieron con otros habitantes de la región como los Totonacos, los Nahuas y los Zoques

---

<sup>31</sup>Delgado Calderón Alfredo, *La navegación en el México antiguo, México y su mar*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, México, 2010, pp. 25.

<sup>32</sup> Ibidem, pp. 30.

Popolucas. Dentro de este periodo destacan el puerto de Coatzacoalcos y Tonalá como puertos prehispánicos importantes para el comercio, especialmente del chapopote y almagre.

“Las grandes ciudades costeras y fluviales de la época se concentraron en las costas de Tabasco y Campeche, en las cuencas de los ríos Usumacinta y Grijalva, en la provincia de Acalán, un populoso señorío de habla chontal cuya capital fue Itzankanak.”<sup>33</sup> Las cuales destacan por su flota comercial, ya que eran hábiles navegantes y comerciantes, además que la posición en la que se encontraban establecidos les permitía tener mejor comunicación entre los pueblos vecinos y acceso a ríos, costas y puertos importantes, lo cual incrementaba sus ventajas frente a otros pueblos y ayudó a que con el paso del tiempo se desarrollara una mayor infraestructura y conocimientos que les permitieran navegar con mayor seguridad en las aguas del Golfo y el Caribe, en donde se realizaban, principalmente, actividades comerciales.

“La confluencia de los ríos y el mar dio origen a importantes puertos prehispánicos, pero sin duda los primeros propiciaron un mayor desarrollo.”<sup>34</sup> Del cual destaca el puerto de Tuxpan, que desde entonces ha sido importante para el establecimiento de ciudades, fue fundado por los aztecas que servía a la Antigua México-Tenochtitlán y a la gran población de Tajín para comunicarse con los mayas y las islas del Caribe. En este lugar se han encontrado restos de objetos que pertenecen a los teotihuacanos y a los mayas, lo que corrobora la presencia de estas culturas en el lugar y sobre todo dan mérito de su influencia.

Por su parte los mayas, ubicados en el sureste, desarrollaron una vida con gran apego al mar y supieron aprovechar los recursos que provenían de los ríos y mares, gracias a que su posición geográfica les facilitaba el acceso a ríos como el Grijalva y el Usumacinta, además del acceso al Pacífico y al Golfo. Actualmente son

---

<sup>33</sup> Ibidem, pp. 31.

<sup>34</sup> Ibidem, pp. 34.

reconocidos como una de las culturas más importantes de todo el mundo por sus contribuciones en diversos temas entre los que destacan la astrología, las ciencias y las artes, sin embargo, también desarrollaron actividades económicas como el comercio, en donde se relacionaban con diversos pueblos para intercambiar sus mercancías.

Los mayas utilizaron las pirámides y montículos como señalamientos marítimos que servían de guías a los navegantes, además de marcas, banderas, plumas y señales en rocas y árboles para indicar las rutas y sitios en los que se encontraban. “Con asombro, varios españoles describieron el gran número de canoas en que los indígenas transitaban costas y ríos de la zona maya ya sea para la guerra, el tráfico de personas o el comercio.”<sup>35</sup>

Cada una de las culturas que habitaron el territorio mexicano en diferentes épocas, cada región y cada cultura elaboró sus embarcaciones de acuerdo a sus necesidades, materiales disponibles, habilidades, cuerpos de agua y condiciones climáticas en donde se encontraban. A su vez, para las actividades comerciales “era imprescindible contar con puertos de abrigo, puntos de abastecimiento, señales ciertas que indicaban las rutas a seguir, bodegas y espacios destinados al intercambio. Por eso, desde Tampico hasta la costa de Honduras, en los grandes recorridos había lugares de descanso y provisión cada 10 o 15 kilómetros.”<sup>36</sup>

La interacción entre los diferentes pueblos del territorio mexicano se vuelve indiscutible al observar en sus vestimentas, tradiciones y su vida en general, algunos elementos que serían característicos de otros pueblos; como es el caso de ‘los aztecas, que tomaron de los indígenas huastecos del sur de Tamaulipas, del norte de Veracruz y de Hidalgo y del este de San Luis Potosí la elegancia en el vestir, los cuales llevaban a manera de adorno oro, plata, obsidiana y ricos plumajes

---

<sup>35</sup> Ibidem, pp. 38.

<sup>36</sup> Delgado Calderón Alfredo, *La navegación en el México antiguo*, México y su mar, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, México, 2010, pp. 42.

de aves como el pavo real, el quetzal, los guacamayos, etc., prueba de esto lo encontramos en el penacho del emperador Moctezuma II Xocoyotzin.<sup>37</sup> Sin embargo, el contacto de los aztecas con otros pueblos superó el territorio mexicano, que llegaron a comerciar con los incas, en el actual Perú, a través del Océano Pacífico.

Las características e infraestructura de los puertos y sitios costeros podían ser artificiales o naturales según la ubicación y las necesidades que se tenían de acuerdo con las actividades para las cuales estaban destinados. Los puertos más importantes para los fines que nos competen son: 'los puertos especializados en el comercio o intercambio, que eran situados de manera estratégica para poder tener mejor acceso, así como facilitar la movilidad y comunicación con varias regiones; también están presentes los puertos de embarque, reembarque o transbordo, situados en la desembocadura de los ríos o en las costas, frente a las islas; los puertos de abrigo o resguardo y los de escala.'<sup>38</sup>

Cuatro fueron las principales rutas interregionales. La primera bajaba del altiplano a la costa del golfo (sic) y, viajando por tierra o por mar hacia el sur, se internaba a través del río Usumacinta hasta llegar a las tierras mayas de Chiapas y Guatemala. Otra bajaba del altiplano a Monte Albán, prosiguiendo por la costa del Pacífico hacia Guatemala y El Salvador. La tercera, una de las más estudiadas, iniciaba en Xicalango, en los límites de Tabasco y Campeche, y tras bordear la península de Yucatán llegaba a Nicaragua. La última recorría las costas del Pacífico, enlazando los territorios ubicados entre Nicaragua y Oaxaca.<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> Confróntese con: Salgado y Salgado José Eusebio, *La historia de un proyecto de Ley, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo*, Tesis para obtener el grado de doctor en Derecho, Facultad de Derecho, UNAM, México, 2006, pp. 6.

<sup>38</sup> Confróntese con: Delgado Calderón Alfredo, *La navegación en el México antiguo*, México y su mar, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, México, 2010, pp. 42, 43.

<sup>39</sup> Delgado Calderón Alfredo, *La navegación en el México antiguo*, México y su mar, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, México, 2010, pp. 49.

Lo anterior nos muestra que las relaciones que entablaron nuestros antepasados no fueron limitadas a las regiones cercanas, sino que se aventuraron a territorios más alejados para realizar intercambios comerciales. Realizaron viajes al sur, hasta el Río San Juan, que sirve de límite a Costa Rica y Nicaragua, al llegar al lago de Managua cargaban los remos, la carba y la carga para llegar al Pacífico, lo que llamó mucho la atención a Cristóbal Colón en su cuarto viaje.

Según la región, corresponden los productos que se comercializaban por ejemplo, en 'Coatzacoalcos se comercializaba desde productos más elaborados como el chapopote, el almagre, la serpentina, la obsidiana, basalto y el jade, hasta productos de uso cotidiano como la sal, el algodón y el ixtle; en Yucatán y Campeche se comerciaba la sal, las plumas, el henequén, la miel, la cera, el copal, el pedernal, el maíz, el frijol, el pescado, entre otros; en Guatemala el jade, la jadeíta, la obsidiana, el algodón, el cristal de roca, las plumas de quetzal, el copal, el liquidámbar, la turquesa, la lava volcánica, la cerámica, la chía, las mantas tejidas, etc.; en Chiapas y Tabasco se intercambiaban las plumas de quetzal, el añil, la turquesa, el cobre, la vainilla y el ámbar; en Veracruz el chapopote, el basalto o almagre, las pieles, las plumas, pescados y mariscos, maderas preciosas, el algodón, el ixtle, el chile, la vainilla, el tabaco, el hule, el añil, la miel, la cera, diversos frutos tropicales, además de animales silvestres como monos, loros, patos, tejones, ardillas y salvajes como los tigres y; en Oaxaca el oro, el cobre, la vainilla, el cacao, la obsidiana y el pedernal, así como la cal, la grana cochinilla, la yuca, los tubérculos, las resinas, maderas, frutas tropicales, pieles, plumas, conchas, algodón e ixtle.'<sup>40</sup>

Así, las diferentes culturas con el paso del tiempo fueron modernizando los puertos, descubriendo nuevas rutas, mejorando sus embarcaciones y elevando su alcance comercial, militar y de navegación. Incluso hasta nuestros días podemos ser testigos de lo que resta de los vestigios que quedaron tras la llegada de los españoles, puesto que con el tiempo se fueron abandonando las grandes ciudades costeras y

---

<sup>40</sup> Confróntese con: Delgado Calderón Alfredo, *La navegación en el México antiguo, México y su mar*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, México, 2010, pp. 48 – 50.

trasladándose tierra dentro para protegerse tanto de los enemigos como de las inclemencias del clima, con lo que se dio el abandono del mar que impera hasta nuestros días.

El orden de navegación de las Paniaguas en el lago de Texcoco dejó impresionado a Hernán Cortés, por lo que se ha de suponer que existían ciertas reglamentaciones para la buena navegación. A pesar de la gran relación que tuvieron nuestros antepasados con el medio marítimo, las actividades que realizaron, los avances y aportaciones a este ámbito, no dejaron normas escritas acerca de sus regulaciones en torno a este tema ni a ningún otro, sin embargo, se puede deducir que existían entre ellos una serie de reglamentaciones entorno a las actividades comerciales y que también contaban con tribunales para resolver los problemas que pudieran producirse. Sobre todo, se hace evidente la conciencia que tenían de su entorno tanto terrestre como marítimo, ya que lograron un equilibrio perfecto entre los dos medios para el desarrollo de sus culturas.

Con la llegada de los españoles se produjo un choque cultural muy fuerte, ya que se trataba de culturas totalmente opuestas pero que compartían una gran tradición marítima; cada uno de ellos contaba con los medios y elementos que les eran útiles para cada una de sus necesidades y adaptados a sus condiciones. Ambas culturas estaban altamente capacitadas y avanzadas en lo que se refiere a la navegación, sin embargo, cada uno lo hacía a través de los diferentes instrumentos con los que contaban para elaborar sus embarcaciones y aplicar sus conocimientos y técnicas para la navegación.

A diferencia de los indígenas mexicanos, los españoles contaban con embarcaciones más grandes y más complejas, se podría decir que estaban mayormente desarrollados y contaban con mayor tecnología, dado que lograron atravesar el Océano Atlántico y llegar a lo que hoy es América. Gran parte de esta osadía fue gracias a la utilización de la brújula, inventada por los chinos aproximadamente en el siglo IX, lo que le permitió a los españoles “descubrir” el

continente americano, pero que el ex oficial de la Royal Navy, Gavin Menzies, en su libro “1421. El año en que China descubrió el mundo.” Antepone la idea de que los chinos, con los viajes de Zhuang-He entre los años 1421-1423, fueron los primeros en descubrir el mundo, el continente americano, antes de que lo hicieran los navegantes europeos.

A pesar de que los españoles tenían mayor conocimiento en la navegación y contaban con instrumentos más sofisticados, al entrar en aguas americanas se encontraron en un territorio completamente desconocido y en cierta desventaja frente a los nativos de la región que, aun en sus pequeñas y rudimentarias embarcaciones, lograban dominar y navegar con tranquilidad y audacia las aguas, motivo por el cual los españoles quedaron sorprendidos de sus habilidades, las rutas de navegación, la organización e incluso las embarcaciones que utilizaban.

Pese a los conocimientos y habilidades que tenían los aztecas, no fue hasta la llegada de los españoles que se puede considerar el establecimiento y desarrollo del transporte marítimo de manera formal. Fue precisamente en el medio marítimo que se llevó a cabo la primera batalla entre los españoles y los indígenas en el lago de Texcoco, “a 2,200 metros sobre el nivel del mar, cuando Hernán Cortés empleó 12 bergantines contra la ciudad de Tenochtitlán; se dice que “... cuando los tenochcas de Zoquiapan, vieron venir las naves sobre el agua echaron a correr llenos de espanto”.<sup>41</sup>

En un primer momento se utilizaron las embarcaciones para enfrentar a los aztecas y consolidar la conquista, posteriormente se usaron para la defensa de las colonias españolas, por lo que se tuvo que instalar la industria naval para la construcción y reparación de las naves que resultaran dañadas de los enfrentamientos. Años más tarde, el transporte marítimo fue utilizado con fines mercantiles para comerciar con

---

<sup>41</sup> Michel Padilla, Gabriel de la Asunción, *Rapsodias de Anáhuac. Flor y Canto de la Destrucción de México Tenochtitlán*, México, Edición del autor, 2002, pp. 213 y 214; citado por Salgado y Salgado, José Eusebio, México, *La historia de un proyecto de Ley, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo*, 2006, tesis para obtener el grado de doctor en Derecho, Facultad de Derecho, UNAM, México, 2006, pp. 7 y 8.

la Corona Española, quien poseía el monopolio del comercio con la Nueva España y demás colonias, siendo la primera la más importante para España ya que de esta obtenía la mayor parte de sus ingresos.

En su obra de Derecho Mercantil, *Instituciones de Derecho Mercantil: generalidades, derecho de la empresa, sociedades*, el profesor Jorge Barrera Graf dice que se aplicaban las Leyes de Indias, que en 1681 se publicó la “Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias” que en su libro IX incluyó las Ordenanzas de Sevilla, todas las demás Ordenanzas de Valencia, Burgos y San Sebastián no se aplicaron nunca, sólo las Ordenanzas de Bilbao que fueron la máxima legislación marítima del país de 1560 a 1884. Además, las Siete Partidas del Rey Alfonso X el Sabio de Castilla (1225-1284), inició su preparación en 1256 pero sólo se inició su aplicación en 1348 por el Rey Alfonso XI de Castilla (1311-1350) el Justiciero. Finalmente, el Consulat del Mar y su complemento a las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona, referidos a los reinos marítimos, del primer documento se tomaron los postulados para los tribunales marítimos.<sup>42</sup>

Una vez instalada la Corona Española en territorio americano imperaron las leyes españolas para regular las actividades mercantiles, también fue necesario que, a la par de la creación de un marco jurídico, se crearan y habilitaran puertos que dieran albergue a las embarcaciones y que facilitaran el intercambio comercial tanto de altura como de cabotaje.

<b>Puertos instalados durante la Colonia</b>	
<b>Golfo de México</b>	<b>Costas del Pacífico</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puerto de Veracruz, fundado en 1519.</li> <li>• Puerto de Tampico, Tamaulipas, fundado en 1519.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puerto de Ensenada, Baja California, en el siglo XVII.</li> <li>• Puerto de Mazatlán, Sinaloa, fue habilitado en 1531.</li> </ul>

<sup>42</sup> Confróntese en: Barrera Graf, *Instituciones de Derecho Mercantil: generalidades, derecho de la empresa, sociedades*. Porrúa, 2000, 4° Reimpresión, pp. 13-15.



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puerto de Coatzacoalcos, fundado en 1522.</li> <li>• Puerto de Campeche y Ciudad del Carme, Campeche, fundado en 1522.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puerto de Guaymas, Sonora, en el siglo XVII.</li> <li>• Puerto de Manzanillo, fundado en 1525 por Hernán Cortés.</li> <li>• Puerto de Acapulco, Guerrero, fue descubierto en el año 1521 y comenzó a 1550.</li> <li>• Puerto de Salina Cruz, Oaxaca, fue fundado en el siglo XVII.</li> <li>• Puerto de San Blas, Nayarit, colonizado entre 1529 y 1530.</li> </ul>
--	--

Durante la época de la colonia fueron establecidos diferentes puertos para satisfacer correctamente las actividades marítimas que realizaban los españoles, los cuales cumplían con los requisitos, características y elementos que favorecían la ubicación de los mismos en sitios estratégicos. Gracias a la ubicación de los puertos en un sitio específico, los barcos lograban llegar correctamente a los puertos debido a que estos eran impulsados únicamente por las corrientes marítimas formadas por los vientos y las mareas, lo que guiaba y establecía las rutas de navegación, por otra parte, las distancias fijadas entre los puertos hacía idóneo que las embarcaciones consiguieran dotarse de suministros de agua y mercancías, para reparar alguna avería o solucionar algún problema que enfrentara la tripulación y así continuar su viaje hasta llegar al destino final.

Los españoles lograron conquistar gran parte del “nuevo continente”, abarcando desde Costa Rica hasta lo que hoy es Oregón en Estados Unidos, siendo la Nueva España la colonia más importante y grande de España.

Desde el principio de la colonización española en el siglo XVI y hasta su fin en el XIX, Veracruz fue el principal puerto marítimo de México pero no el único. Otros puertos hacia el Golfo de México y el océano (sic) Pacífico se fueron

abriendo en diferentes momentos y cumplieron distintas funciones. El gran comercio realizado al amparo de las leyes españolas tuvo dos destinos principales: Veracruz, que definió las comunicaciones y rutas del Golfo de México y el Atlántico, y Acapulco, que dominó las del Pacífico. Otros puertos, como Campeche y Sisal, en la península (sic) de Yucatán, alimentaron regiones distantes del centro de México e incomunicadas por tierra con éste. Algunos más –como Alvarado y La Navidad- funcionaron como radas de cabotaje o bien sirvieron al tráfico clandestino –como Villahermosa y Huatulco.<sup>43</sup>

Como se mencionó anteriormente, de entre todos los puertos, el puerto de Veracruz fue preferido y favorecido para realizar múltiples tareas debido a que sus condiciones geográficas permitía la recepción de grandes embarcaciones, sin embargo, no solo se encargó de la recepción de embarcaciones para el comercio, sino que también fue un sitio privilegiado como fortaleza para la protección y seguridad de la Nueva España ante las agresiones enemigas, además permitía la rápida y fácil comunicación con la ciudad. Así, Veracruz se convertiría históricamente en un puerto de comercio y batalla.

Las principales rutas de comercio fueron hacia Veracruz –núcleo principal del comercio legal, Tampico – puerto del que recibía carne y pescado a cambio de sal-, las provincias colaterales – Tabasco entre ellas- y, a través de las omnipresentes rutas del contrabando, hacia las costas novohispanas y los litorales del Circunscaribe, como la historiografía ha definido a esa amplia región formada por el Golfo de México y el Mar Caribe en que lo mismo había territorios españoles que extranjeros.<sup>44</sup>

Del lado del Pacífico, el puerto más importante era el de Acapulco ubicado en una gran bahía, profunda y segura, que permitía el recibimiento de numerosos barcos.

---

<sup>43</sup> Matilde Souto Mantecón, *Grandes puertos, pequeñas radas y fondeaderos de contrabando en la Nueva España del siglo XVIII*, México y su mar, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, México, 2010, pp. 91.

<sup>44</sup> *Ibidem*, pp. 104.

“Sin embargo, Acapulco carecía de muelle, así que los barcos descargaban en lanchas que introducían las mercancías hasta la playa.”<sup>45</sup>

La ubicación de este puerto fue clave para las relaciones con el continente asiático, especialmente con las Filipinas y la llegada del Galeón de Manila, del cual provenían numerosas mercancías, las más codiciadas entre ellas eran las especias, tales como la canela, la pimienta y el clavo, además de resinas, sedas bordadas en oro, plata, objetos tallados en madera, nácar y marfil. La relación comercial con Filipinas fue la más importante y redituable hasta el año de 1765, en el cual se otorgaron licencias al comercio directo entre Cádiz y Manila por la ruta del cabo de Buena Esperanza lo que provocó el deterioro de la actividad comercial, además del fin de muchas casas comerciales mexicanas, pero gracias a que se estrecharon relaciones comerciales con barcos que procedían de Guayaquil y Perú, continuó la actividad marítima.

No puede ignorarse la estrecha relación entre el transporte marítimo y el terrestre, ya que este último no sólo servía como medio para transportar las mercancías y personas, sino que también fue importante para agilizar la comunicación entre los puertos. Muestra de esta importancia, fue el puente terrestre que se construyó entre Veracruz y Acapulco, vía la ciudad de México, el primero de la Historia de América, que ayudó a conectar el Golfo de México y el Océano Pacífico.

Debido a la intromisión de otros países que querían explorar el territorio americano y explotar sus riquezas, tales como Gran Bretaña y Rusia -que en varias ocasiones demostraron la superioridad marítima- España tuvo que reforzar su territorio, especialmente al norte. “Esta política estableció nuevos puertos y amén de fortalecer algunos viejos bastiones y presidios, fomentó la navegación. Asimismo, creó el Departamento Marítimo de San Blas, plaza provista de arsenales, almacenes, un hospital y un fuerte que permitieron poblar el lugar y convertirlo en

---

<sup>45</sup> Ídem.

nodo de las rutas de navegación por el Pacífico, entrelazando a diversos puertos en las Californias, Sonora, Sinaloa, Acapulco, Guatemala, Perú y Filipinas.”<sup>46</sup>

España tuvo el monopolio del comercio con la Nueva España, es decir, que no permitía que ningún otro país europeo comerciara con la colonia española puesto que quería ser el único país que gozara y explotara sus riquezas. Como resultado de esta decisión, la Nueva España no desarrolló ni explotó al máximo su potencial marítimo ya que no se estableció una infraestructura sólida y fuerte, no se les dio un buen mantenimiento a los puertos y sobre todo no se fomentó una cultura y educación marítima para que esta prevaleciera y se fortificara a través de los años.

Bajo el Decreto de Felipe II, titulado “*Real cedula de su magestad (sic) en que manda, que no vayan Navíos desde el Perú y Tierra Firme a la China e Islas Filipinas, ni se traygan (sic) de ellos ni de Nueva España a estos Reynos (sic) mercancías algunas a la China expedida en Madrid à 11 de Enero de 1593*”<sup>47</sup> quedaban establecidas una serie de prohibiciones y restricciones hacia las actividades comerciales de la Nueva España, entre ellas se encuentran: la prohibición del comercio entre las colonias y entre éstas y terceros países, la prohibición a criollos, mestizos e indígenas para dedicarse al comercio marítimo y este se reservaba para los españoles peninsulares, el cierre de los puertos mexicanos a excepción del puerto de Acapulco en el Pacífico y Veracruz en el Atlántico para las actividades comerciales con otros países y hacía expreso el privilegio exclusivo a los españoles peninsulares para la explotación comercial y marítima de los buques.

El interés por defender solo los intereses de la Península provocó el descuido de las necesidades de los pobladores de la Nueva España, lo que los llevó a organizarse para luchar por su independencia. “Casi 11 años de lucha fueron

---

<sup>46</sup> Ibidem, pp. 107.

<sup>47</sup> Felipe II. Madrid, 11 de enero de 1593 – UPF, consultado 10 de junio de 2017, en línea en: <https://www.upf.edu/asia/projectes/che/s16/felipe.htm>

necesarios para conseguir la Independencia de México; sin embargo, durante esos años se provocaron grandes crisis políticas y económicas, se abandonaron minas, el comercio decayó y la propiedad territorial cayó en bancarrota, influyendo notablemente en el estado de cosas que siguió a la consumación de la independencia.”<sup>48</sup>

Al alcanzar la independencia la situación marítima empeoró debido a que, al momento de partir del territorio mexicano, España se llevó todo el aparato marítimo que había establecido durante el periodo de la Colonia, dejando prácticamente sin recursos y conocimientos marítimos a los habitantes de la nueva Nación independiente. La población se preocupó por establecer el orden político y social al interior del país, además de su constante preocupación por la defensa del territorio ante amenazas extranjeras o un intento de reconquista, por lo que abandonó el mar.

“Después de la independencia, la nación se cerró en una política interna y rompió con la tradición comunicante...

“La falta o el abandono de esta tradición en el siglo XIX ha causado daños serios al país, porque sus habitantes prescindieron de un mundo de ventajas que los mares representan.”<sup>49</sup>

A pesar del abandono y desinterés por el mar por parte de los habitantes de México, en el país aún existían las condiciones, como los puertos y algunas legislaciones, que luchaban por sobrevivir y hacer notar la necesidad mutua para formar una nueva nación. Puertos como los de Campeche, Veracruz, Acapulco y San Blas contaban aún con la infraestructura hecha por los españoles, pero en condiciones deplorables a consecuencia del abandono en que se encontraban, lo que causaba que una posible recuperación y rehabilitación fuera muy costosa para un Estado que aun enfrentaba las consecuencias de una guerra de 11 años, además que no

---

<sup>48</sup> Quintana Adriano Elvia Arcelia, *Instituciones mercantiles; Antología*, México, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2006, pp. 18.

<sup>49</sup> Bosch García, Carlos, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981, pp. 14 y 15.

se contaban con buques que operaran en estos puertos y ayudaran a la recuperación de la vida marítima del país.

Con la evidente necesidad de recuperar el espacio marítimo, varias personalidades mostraron su interés y preocupación por las condiciones en las que se encontraba la marina, mercante y de guerra, tanto para la reactivación económica del país como para la propia seguridad y protección del Estado. Motivo por el cual se hicieron grandes esfuerzos por rehabilitar las actividades marítimas, a pesar de las deficiencias que se encontraban y la poca capacidad de los barcos para dar abasto al transporte de mercancías, de personas e incluso de valores, además de los primeros intentos de instaurar la educación naval en el país a través de la creación de escuelas y adopción de leyes relacionadas al tema.

[...] las Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de contratación de la Muy Noble y Muy Leal Villa de Bilbao fueron la máxima ley marítima durante la Colonia y los 63 primeros años de la vida independiente de México, ya que su aplicación abarcó de 1560 a 1884, salvo breves periodos de vida independiente en que se aplicaron conjuntamente con normas, de 1854 a 1856 con el famoso Código Lares y de 1865 a 1867 con la Legislación Imperial Marítima del Emperador Maximiliano de Habsburgo.<sup>50</sup>

Finalmente, en 1854, durante la presidencia de Antonio López de Santa Anna, se dictó el primer Código de Comercio del país, bajo la influencia de las Ordenanzas de Bilbao de 1737, del Código Mercantil francés de 1808 y el español de 1829 y del Decreto de Organización de las Juntas de Fomento y Tribunales Mercantiles de 1841, pero que claramente era un primer intento de crear una reglamentación propia. Este Código fue promulgado el 16 de mayo de 1854 y entrado en vigor el 27 del mismo mes y año.<sup>51</sup> Y el “Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana del 30 de enero de 1854, en la cual se establecía el trato a los buques

---

<sup>50</sup> José Eusebio Salgado y Salgado, *La Historia de un proyecto de ley: La ley de navegación y comercio marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Tesis doctoral para obtener el título de Doctor en Derecho, México, 2006, pp. 13.

<sup>51</sup> Elvia Arcelia Quintana Adriano, Op. Cit, pp. 21.

mexicanos y a las embarcaciones extranjeras, se exigía además que las dos terceras partes de la tripulación y el capitán fueran de nacionalidad mexicana y reservaba la navegación de cabotaje a los buques nacionales.”<sup>52</sup> Además de la creación de la Primera Escuela Náutica Mercante en la Isla del Carmen, Campeche, el 28 de diciembre de 1854.

Lamentablemente, durante el gobierno de Juan N. Álvarez, con la promulgación de la Ley sobre la Administración de Justicia, el Código de Comercio de 1854 quedó sin vigencia debido a que se dictó que debía de cumplirse con las disposiciones establecidas hasta el 31 de diciembre de 1852. Esta decisión significó un gran retroceso para el país en materia comercial al tener que depender nuevamente de las disposiciones españolas de época de la Colonia y que ya no correspondían a las condiciones del nuevo país independiente.

Por otro lado, “las guerras intestinas e internacionales impidieron el desarrollo marítimo del país, trajeron la ruina, la pérdida de poco más de la mitad del territorio nacional, la destrucción del puerto de Veracruz por fuertes bombardeos, la crisis financiera del país era de tal magnitud, que nadie se atrevía a hacerle frente.”<sup>53</sup>

El 5 de febrero de 1857 se dio un gran avance para el país con la promulgación de la Constitución, en la cual se logró avanzar en diversos aspectos a nivel político, económico y social. En materia comercial, la Constitución otorgó la libertad de comercio, buscó terminar con los monopolios y abolir las alcabalas entre los estados que solo entorpecían el comercio interno. Agregando a su importancia que fue un paso importante para crear un Código de Comercio y dejar sin vigencia las Ordenanzas de Bilbao, esta vez de manera definitiva. La Constitución también ayudó a crear conciencia sobre los recursos del país, por lo cual se veló por la necesidad de poner todos aquellos recursos importantes para la nación bajo su

---

<sup>52</sup> José Eusebio Salgado y Salgado, *La Historia de un proyecto de ley: La ley de navegación y comercio marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Tesis doctoral para obtener el título de Doctor en Derecho, 2006, pp. 20.

<sup>53</sup> *Ibidem*, pp. 19.

jurisdicción, aun así, el ámbito marítimo seguía siendo relegado de la importancia merecida.

A pesar de los esfuerzos por recuperar y volver a la vida marítima no se logró este objetivo, puesto que se reconoció que era una labor costosa y que se despilfarraban recursos destinados a esta causa. El país seguía sin entender la importancia de invertir y administrar correctamente los recursos marítimos.

Fue necesaria nuevamente la intervención europea, con el gobierno del emperador Maximiliano I de Habsburgo, para demostrarnos la importancia que deben darle los Estados al desarrollo marítimo. Durante el Segundo Imperio, “empezó por reorganizar la ubicación de la marina mercante, colocándola en el Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, para darle un sentido más civil, pero además dictó un (sic) legislación marítima de gran importancia que, de haberse aplicado, hubiera convertido a México en una verdadera potencia marítima de primer orden, ya que era una legislación muy avanzada para su época.”<sup>54</sup>

“La primera referencia acerca del dominio mexicano de sus mares se encuentra en el Estatuto provisional del Imperio Mexicano publicado el 10 de abril de 1856, por Maximiliano I, donde se afirmaba el dominio del ‘mar territorial conforme a los principios reconocidos por el derecho de gentes y salvo las disposiciones contenidas en los Tratados.’ ”<sup>55</sup> El emperador Maximiliano, bajo el artículo 51 del Estatuto Provisional del Imperio Mexicano, incluyó al territorio nacional el Mar de Cortés, Mar Bermejo o Golfo de California, reconociendo su carácter de Bahía Histórica.<sup>56</sup> De igual manera se estableció el Banco de Londres y México como una institución bancaria, lo cual benefició las transacciones internacionales.<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> Ibidem, pp. 23.

<sup>55</sup> Sáinz Chávez Luis Ignacio, El Territorio Marítimo del Estado Mexicano. Apuntes Históricos, Jurídicos y Cartográficos, en El Poder Marítimo mexicano en el siglo XXI. Realidades y perspectivas, CESNAV, México, 2013, pp.92.

<sup>56</sup> José Eusebio Salgado y Salgado, Op. Cit, pp. 25.

<sup>57</sup> Quintana Adriano Elvia Arcelia, *Instituciones mercantiles; Antología, México*, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2006, pp. 25.



“No cabe duda que la obra legislativa marítima del emperador Maximiliano I de Habsburgo, ha sido y sigue siendo la más completa que nuestro país ha tenido a través de su historia...”<sup>58</sup> Lamentable es el hecho que con la caída del Impero de Maximiliano, las obras y avances en el ámbito marítimo se perdieron y no fueron retomadas por los gobiernos posteriores, a pesar de su magnífica estructura.

## 2.2 Época Moderna

Muchos fueron los presidentes y personalidades que obviaron la necesidad de implementar y reforzar las normas jurídicas entorno a las actividades marítimas, mejorar la infraestructura de los puertos para la recepción de buques e incluso de adquirir embarcaciones mexicanas para prestar un mejor servicio que atrajera la riqueza para el país. Sin embargo, los mexicanos aún estaban lejos de tener un vínculo con el medio marítimo y de las actividades relacionadas con él.

A pesar de la importancia de la marina nacional para tener una mejor comunicación dentro y fuera del país, durante la Presidencia de Benito Juárez no se prestó la debida atención, debido a que Juárez consideraba que la industria marítima era de interés propio de los conservadores, así como quedó expresado en su carta al Excelentísimo Señor Ángel A. Corzo, Gobernador de Chiapas y Veracruz, por lo que no se permitió la compra de buques para nuestra Marina Mercante.

En estas fechas “se encontraba en proyecto un Código de Comercio; tal como lo había anunciado Juárez en 1868; sin embargo, aún no habían podido concretarse los trabajos de la comisión creada por Juárez. Por ello, al abrirse las sesiones del

---

<sup>58</sup> José Eusebio Salgado y Salgado, *La Historia de un proyecto de ley: La ley de navegación y comercio marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Tesis doctoral para obtener el título de Doctor en Derecho, México, 2006, pp. 26.

Congreso, el 16 de septiembre de 1872, Lerdo de Tejada recalcó la importancia de promulgar el código mercantil, tan necesario para el desarrollo del comercio.”<sup>59</sup>

No fue hasta 1875 que se terminó de elaborar el proyecto del Código de Comercio, después de ser aprobada y examinada por el Congreso y la Cámara de Comercio de la Ciudad de México. Lamentablemente, estas fueron las únicas acciones que se llevaron a cabo durante este periodo y se siguió descuidando el comercio y toda actividad que estuviera relacionada con el mar, en lugar de explotar las riquezas y continuar con la tradición marítima del país que han dejado nuestros antepasados por varios años.

Nuestra Marina Mercante, desde la Independencia hasta por el año de 1880, fué (sic) sumamente exigua, pues apenas la integraban un reducido número de embarcaciones de vela, balandros, pailebots y muy pocos barcos de cruz, en ambos litorales, que hacían el tráfico de cabotaje en un comercio marítimo raquítrico e incipiente, y el de altura más raquítrico aún, con España solamente, hasta que vino la navegación a vapor, en que comenzó a desarrollarse nuestra Marina Mercante, aunque muy lentamente.<sup>60</sup>

Fue hasta que llegó el general Porfirio Díaz Mori a la presidencia del país para que la situación empezara a cambiar. Durante su primer periodo presidencial (1877-1880) se incrementaron las relaciones comerciales, especialmente con Europa y Estados Unidos, lo que llevó a duplicar los esfuerzos por mejorar la infraestructura portuaria del país, crear astilleros para la construcción de buques y actualizar las leyes.

En el periodo que estuvo a cargo Manuel González se logró publicar el Segundo Código de Comercio, pero al solo tener aplicación en ciertos estados del país fue necesario “reformular la fracción X del artículo 72 constitucional para otorgar al

---

<sup>59</sup> Quintana Adriano Elvia Arcelia, *Instituciones mercantiles; Antología, México*, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2006, pp. 27.

<sup>60</sup> Juan De Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, Editorial Litorales, México, D.F., 1962, pp. 402.

Congreso de la Unión la facultad de expedir códigos obligatorios en toda la República tocantes a la minería y al comercio.”<sup>61</sup> Lo que permitió que el Código de Comercio que tuviera aplicación en todo el país.

Una vez concluida la presidencia de Manuel González, Díaz retoma la presidencia a partir de 1884 hasta 1911, momento en que surge el movimiento revolucionario que volverá a cambiar la estructura política, económica y social del país. Durante este periodo las actividades como la industria y el comercio lograron desarrollarse rápidamente; pero con cierta desconfianza en cuanto a las operaciones comerciales y los créditos, puesto que ellos estaban a disposición de los términos que se acordaran en las negociaciones, donde los extranjeros tenían más privilegios que los nacionales, esto provocó que poco a poco aumentara el descontento de la población por las condiciones en las que vivían y comenzaran las conspiraciones que dieran paso a la Revolución.

Se modernizaron los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz, dotándolos de mejor infraestructura para la recepción de buques de mayor capacidad y demás servicios que se ofrecen para agilizar el intercambio de mercancías. Además, que se preocupó por habilitar vías férreas que ayudaran a la movilización de las mercancías al interior del país, es decir, complementar las actividades comerciales con la agilización del transporte multimodal.

Fueron adquiridas y construidas en el país varias embarcaciones, especialmente en Campeche, que sirvieron a la nación con diversos propósitos y que dotaron al país de una flota naval como nunca había existido en el país desde la partida de los españoles. Asimismo, “[...] la apertura de los cursos para la carrera de Marina en el Colegio Militar de Chapultepec, el año de 1887 marcan, bien definido, el comienzo de una era de progreso y mejoramiento de nuestra Marina de Guerra, pues desde entonces se comenzó a contar con material flotante moderno. Con aquellos cuatro

---

<sup>61</sup> Quintana Adriano Elvia Arcelia, *Instituciones mercantiles; Antología, México*, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2006, pp. 29.

cañoneros [Independencia, Libertad, Demócrata y México] muy eficientes, se organizaron todos los servicios de la Armada y se estableció el procedimiento para obtener personal debidamente preparado de Oficiales de Marina mexicanos.”<sup>62</sup>

Por otra parte, en cuanto a la actividad legislativa, se realizaron diversas modificaciones a las leyes existentes en materia mercantil y se crearon nuevas que dotaron al sistema jurídico del país del marco jurídico tan necesitado para el país desde la Independencia. Por ejemplo, se creó la Ley de Sociedades Anónimas en 1888, el Código Sanitario y las Ordenanzas de Aduanas en 1890, la Ley General de Instituciones de Crédito en 1897, la Ley que establece el Régimen Monetario de los Estados Unidos Mexicanos en 1905, la Ley de Cámaras Nacionales de Comercio en 1908. Además de la creación de diversas instituciones que estarán al servicio de las actividades del mar como, la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1890 (poniendo énfasis en lo relativo a la Marina Mercante Mexicana), la Escuela Náutica de Mazatlán en 1882, la H. Escuela Naval Militar de Veracruz en 1987, y la creación de diversas empresas navieras como la Compañía Transatlántica Mexicana, la Compañía Mexicana de Navegación, la Compañía Naviera de Romano y Berreteaga y la Compañía Naviera del Pacífico, entre 1882 y 1884.<sup>63</sup>

Siendo la más importante de todas estas leyes, el Código de Comercio de 1889 y que rige actualmente, salvo algunas disposiciones y que representó un gran avance para la legislación marítima mexicana. El cual, según las palabras del doctor y profesor de la Universidad Nacional Autónoma de México, en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales y en la Facultad de Estudios Superiores Acatlán e ilustre marítimista, José Eusebio Salgado y Salgado, “si revisamos el Libro Tercero

---

<sup>62</sup> Juan De Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, Editorial Litorales, México, D.F., 1962, pp. 428.

<sup>63</sup> Confróntese con: José Eusebio Salgado y Salgado, *Manual de Derecho Marítimo*, tomo I, México, 2012, pp. 20 y 21.

“Del Comercio Marítimo” podremos ver que es casi igual que el Código de Comercio Español de 1885, por lo que podemos decir que es una copia de su antecedente.”<sup>64</sup>

México, con sus enormes extensiones de tierras laborables, que podía ser el emporio del mundo, por su producción de café, de azúcar, de maíz de cacao, de arroz, de henequén; de frutas y de otros muchos productos, permanece inactivo e indiferente, careciendo en ocasiones hasta de maíz y de frijol, granos principales de nuestra alimentación popular.<sup>65</sup>

Durante los años en el que el país estuvo a cargo de Díaz, México alcanzó altos grados de desarrollo y fue en este periodo en que se pudo modernizar la mayor parte del país, gracias a la inversión extranjera. Sin embargo, con motivo del trato preferencial que se le daba a los extranjeros y las malas condiciones de vida en la que se encontraban la mayoría de los mexicanos, surge el movimiento revolucionario que traería, en primera instancia, el derrocamiento de la dictadura establecida por Porfirio Díaz por más de treinta años y con ello la transformación política del país, y como consecuencia de esto cambios en la estructura económica del país y sobre todo en la social.

Muchas de las obras que se realizaron durante el gobierno de Díaz prevalecen hasta nuestros días y son precisamente gracias a ellas que la situación marítima de México se ha mantenido todos estos años y no ha decaído aún más. Pero que con gobiernos posteriores se ha descuidado nuevamente el sector marítimo-comercial e incluso revirtiendo el progreso que se ha tenido en esta materia, como resultado y el desinterés e ignorancia de la sociedad mexicana y de los gobernantes sobre el mar.

---

<sup>64</sup> José Eusebio Salgado y Salgado, *La Historia de un proyecto de ley: La ley de navegación y comercio marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Tesis doctoral para obtener el título de Doctor en Derecho, México, 2006, pp. 30.

<sup>65</sup> Juan De Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, Editorial Litorales, México, D.F., 1962, pp. 415.

## 2.3 Época Contemporánea

Esta época corresponde a los años siguientes del derrocamiento de Porfirio Díaz hasta los días más próximos del siglo XXI.

Durante el movimiento revolucionario y aún después de consumada la Revolución, las actividades comerciales perdieron el ritmo con el que se habían estado realizando los últimos años, puesto que se descuidó esta labor y se priorizó los movimientos armados en favor de la causa. Por lo cual, muchas de las acciones comerciales se preocuparon por evitar el tráfico clandestino de mercancías por rutas despobladas, así como de actualizar la legislación mercantil que respondiera a las condiciones e intereses de la nación, pero sobre todo la instauración de una moneda común para todo el país.

El acto más importante para el país fue la adopción de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, en donde quedaron plasmados los principales postulados e ideales de la Revolución Mexicana, reflejados principalmente en los artículos 27° y 123°. En ella quedaron asentados los postulados que van a regir el Derecho Marítimo mexicano, localizados en los artículos 27, 28, 32, 42, 48, 73, 89, 104, 118, 123, 131, 133 y 134, de los que son punto de partida para la legislación marítima vigente, en donde, de igual manera de conjuntan normas internacionales para que sean compatibles entre sí y se mejore el funcionamiento del sistema jurídico marítimo.

Después de Carranza le sucedieron en la presidencia del país Adolfo de la Huerta y Álvaro Obregón, entre otros presidentes que tuvieron una aparición fugaz en la presidencia del país dentro del proceso de transición. Durante sus gobiernos no se tienen registrados actividades entorno al mar, sino que se suman a la gran cantidad de gobernantes que descuidaron el mar al preocuparse en su mayoría a los conflictos internos del país, por mantener el orden y buscar la estabilidad que tanto necesitaba el país.

Fue hasta que llegó a la presidencia el general Plutarco Elías Calles con quién se pudo estabilizar la situación política del país, aunque los conflictos sociales y levantamientos armados siguieron siendo una constante en la vida del país. El general Calles tampoco prestó importancia a las actividades marítimas ni el desarrollo de un aparato legal, sus acciones se limitaron a un intento por reformar el Código de Comercio, sin embargo, este no sufrió ninguna modificación durante su gobierno y siguió aplicándose tal cual se aplicaba con anterioridad.

Las siguientes administraciones tampoco se preocuparon por el cuidado de las actividades marítimas y se siguió trabajando sobre las legislaciones y condiciones portuarias que habían sido establecidos en gobiernos anteriores sin modernizar ni actualizarlos a las condiciones que enfrentaba el país. Hasta la presidencia de “Abelardo L. Rodríguez, quién promulga en 1933 una nueva Ley de Sociedades Cooperativas, así como la Ley General de Sociedades Mercantiles y la de Sociedades de Responsabilidad Limitada de Interés Público.”<sup>66</sup>

Al llegar Lázaro Cárdenas a la presidencia de México, insta a cambiar la política económica con la que se había regulado al país hasta esos días y basarse en una política socialmente orientada, especialmente mediante dos acciones que cambiarían el rumbo del país, sobre todo en materia comercial; la nacionalización de los ferrocarriles y la expropiación petrolera. En 1935 expide la Ley sobre el Contrato de Seguro, que deroga el título VII del libro II del Código de Comercio de 1890, también promulga la Ley sobre el Contrato de Seguro, la Ley General de Instituciones de Seguros que dejó sin vigencia a la Ley General de Sociedades de Seguros de 1926, y la Ley de Cámaras de Comercio e Industria de 1936 que derogaba la Ley de Cámaras Nacionales de Comercio y las Ley General de Sociedades Cooperativas.<sup>67</sup> Por su parte, en el ámbito marítimo, en 1939 Lázaro

---

<sup>66</sup> Quintana Adriano Elvia Arcelia, *Instituciones mercantiles; Antología, México*, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2006, pp. 40

<sup>67</sup> Confróntese con: *Ibidem*, pp. 41

Cárdenas creó el Departamento Autónomo de Marina, en donde unió todas las actividades relacionadas al ámbito marítimo, después lo militar y comercial.

A partir de 1940, la política del gobierno se encaminó a buscar el progreso del país, a través de la modernización para generar riqueza en el país y propiciar el desarrollo. Bajo el contexto internacional de la Segunda Guerra Mundial, Manuel Ávila Camacho, pone a disposición el buque mexicano “Escuadrón 201” con quien participa activamente al declararle la Guerra a Alemania por el hundimiento de dos buques petroleros “Faja de Oro” y “Potrero del Llano”, este acontecimiento favoreció al país porque reactivó su economía y propició el aumento del comercio, por lo cual estableció la Secretaría de Marina el 31 de diciembre de 1940. Se estrecharon las relaciones diplomáticas con Gran Bretaña y la Unión Soviética y se incorporó a la Organización de Naciones Unidas. Además, tuvo que solicitar al Congreso de la Unión, bajo las facultades extraordinarias, la expedición de una nueva Ley de Cámaras de Comercio e Industria y la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares.

Con Miguel Alemán Valdés, se publica el Reglamento para el Abanderamiento y Matricula de los Buques Mercantes y el Código Aduanero, se creó el Banco Nacional del Ejército y la Armada, la Secretaría de Recursos Hidráulicos y se decretaron las leyes Generales de Población, de Caza y Pesca, de Derechos de Autor y la Ley Federal Sobre Impuestos Mercantiles.

El presidente Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) puso en práctica el Programa de Progreso Marítimo al que se llamó Marcha al Mar, con el objetivo de llevar a las zonas costeras los excedentes de la población del altiplano y lograr un aprovechamiento sustentable de los recursos marítimos, además comprendía la creación y mejoramiento de 70 puertos. Hubo entonces un despegue de las cooperativas pesqueras, se creó la Comisión Nacional de Pesca, se privilegió



la investigación y vino el auge de escuelas como los Cet del Mar y las Técnicas Pesqueras.<sup>68</sup>

Ruíz Cortines hace lo que muchos otros no habían logrado, captar el interés de las personas por las actividades marítimas como una alternancia ante la saturada vida en la ciudad, lamentablemente se corta este programa ante el cambio de gobierno y nuevamente queda olvidado el sector marítimo. Por otra parte, aprueba la Ley Reglamentaria del artículo 28 Constitucional en materia de monopolios la ley que crea la Comisión para la Protección del Comercio Exterior, sin embargo, “la actividad legislativa en materia mercantil, al menos lo que se refiere a la expedición de nuevas leyes que se descodifiquen del Código de Comercio vigente, se suspende desde la publicación de la Ley de Quiebras en 1943 hasta 1963, cuando se promulga la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.”<sup>69</sup>

La participación del Adolfo López Mateos se reduce a un par de acciones, ya que durante su mandato se llevó a cabo la negociación con Estados Unidos para la devolución del territorio de El Chamizal, el cual había sido incluido como parte del territorio de nuestro vecino del norte al cambiar el cauce del Rio Bravo. Finalmente, debe rescatarse la labor que realizó en el ámbito internacional para incrementar su presencia en diferentes organismos, resaltando su postura a favor de Cuba cuando éste se declaró socialista y fue excluida en la Organización de Estados Americanos.

Durante el periodo del presidente Echeverría Álvarez se publica el Reglamento de Operación de los Puertos de Administración Estatal y permitió la diversificación del comercio.

Con José López Portillo como presidente, se deroga el Código Aduanero, dando paso a la Ley Aduanera y la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana,

---

<sup>68</sup> Daniel Uicab Alonzo, Una nueva Marcha al Mar, SIPSE.com Información en todo momento, consultado el 3 de junio de 2017, en línea en: <http://sipse.com/opinion/una-nueva-marcha-al-mar-columna-daniel-uicab-alonzo-207777.html>

<sup>69</sup> Ibidem, pp. 42

además se publica el Reglamento del Registro Público de Comercio y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en la cual “se establecen las atribuciones de las cuatro Secretarías de Estado, encargadas de los principales aspectos marítimos en el país: Secretaría de Marina, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación y Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.”<sup>70</sup> También se comienzan las negociaciones para la entrada de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, AGAAC o GATT por sus siglas en inglés. Sin embargo, no se concluyeron las negociaciones y quedaron suspendidas hasta 1986, fecha en la que México se adhiere a este Acuerdo, que daría paso a la Organización Mundial del Comercio, debido a que no se consideraba que el país estuviera en las condiciones para formar parte de un acuerdo comercial de tal magnitud y abrir su mercado, esto claro está por las condiciones económicas en las que se encontraba el país y que no le permitían competir comercialmente con otros países, además que no contaba con las herramientas e instrumentos necesarios y adecuados.

Siendo presidente Miguel de la Madrid, como se mencionó anteriormente, se reanudan las negociaciones para la adhesión al AGAAC, formando parte oficialmente de este Acuerdo en 1986. Asimismo, entra en vigor el Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano y la Ley Reglamentaria del artículo 131 constitucional en materia de comercio exterior, la Ley Federal del Mar, “la cual rige todo lo relativo a las zonas marinas que forman parte de nuestro territorio nacional, o donde la Nación ejerce derecho de soberanía o jurisdicción y otros derechos.”<sup>71</sup> Tuvo una participación constante con países europeos, lo que benefició al país a través de un intenso intercambio comercial, cultural y político.

---

<sup>70</sup> José Eusebio Salgado y Salgado, La Historia de un proyecto de ley: La ley de navegación y comercio marítimo, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Tesis doctoral para obtener el título de Doctor en Derecho, México, 2006, pp. 43.

<sup>71</sup> Ibidem, pp. 46.

Dentro de la presidencia de De La Madrid se inserta un documento, llamado Plan Nacional de Desarrollo (PND), basado en el artículo 26 de la Constitución, en el que se plasmarían los objetivos a seguir para los proyectos nacionales que se tengan considerados a realizar durante ese periodo y que se presentarán los avances y cumplimiento de estos objetivos anualmente. En este documento, De La Madrid plantea 4 puntos fundamentales enfocados en lograr el crecimiento y desarrollo del país: 1- Conservar y fortalecer las instituciones democráticas; 2- Vencer la crisis; 3- Recuperar la capacidad de crecimiento; 4- Iniciar los cambios cualitativos que requiere el país en sus estructuras económicas, políticas y sociales, sin embargo, no se hace expresa la vinculación de estos objetivos con el sector marítimo

Mientras que, bajo la presidencia de Carlos Salinas de Gortari se da apertura a las relaciones con el exterior, por lo cual se celebran negociaciones para firmar un acuerdo regional entre Estados Unidos, Canadá y México con la finalidad de incrementar y reforzar las relaciones comerciales, creando así en Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN); la suscripción del Tratado de Libre Comercio con el Grupo de los Tres (Colombia, Venezuela y México) y la creación de un marco normativo para establecer un Tratado de Libre Comercio con Bolivia. Además, se crea el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional y el Reglamento de la Zona Federal Marítimo Terrestre y de los Terrenos Ganados al MAR.

Durante este periodo México enfrenta una crisis económica muy fuerte que será agravada en la siguiente presidencia, por lo que, uno de los medios para cumplir los objetivos del PND consistió en hacer más y mejor uso de los recursos del país, enfocándose a mejorar la infraestructura económica del país y con ello a los puertos del país. Nuevamente el medio marítimo seguía desaprovechándose y el país seguía sufriendo las consecuencias.

Una vez iniciado el sexenio a cargo de Ernesto Zedillo, la crisis económica se incrementa, haciendo necesario la respuesta rápida del gobierno mexicano para

disminuir los efectos, por ello, en el PND correspondiente a este sexenio, se establece como punto 5 la promoción del crecimiento económico de manera vigorosa, sostenida y sustentable en beneficio de los mexicanos. Lamentablemente, al igual que años atrás, al voltear la mirada al mar, sólo identifican la necesidad de ampliar y dar mantenimiento a los puertos, así como una mínima de importancia al aumento de la flota naval y la atención a los señalamientos marítimos.

Mientras que en la parte jurídica se abrogan tres leyes en materia mercantil; la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos y la Ley de Cámaras de Comercio y de la Industria, debido a la promulgación de nuevas leyes que sustituirían a las anteriores. Así, en 1995 se publica la Ley de Navegación, en 1996 la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones y en 2000 la Ley de Concursos Mercantiles, además que se publica una nueva Ley Aduanera. “durante su gestión entró en vigor la nueva Ley de Puertos que regula la inversión privada, por lo que desapareció la empresa paraestatal de Servicio Portuarios de Manzanillo y también Puertos Mexicanos, para crear la figura de Administración Portuaria Integral, con un esquema de autogestión administrativa, donde el mismo puerto planea y ejecuta su crecimiento sostenido mediante concesiones a particulares a largo plazo.”<sup>72</sup>

En este periodo entra en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte que se había acordado en la presidencia anterior; se firma el Acuerdo de Asociación Económica, Concentración Política y Cooperación con la Unión Europea; se suscribió el Tratado de Libre Comercio con Chile y se inician las negociaciones para crear el Tratado de Libre Comercio con el Triángulo del Norte (El Salvador, Guatemala y Honduras).<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> S/A, Obras menores en puertos en el sexenio de Calderón, el 09/04/2012, en T21 mx, consultado el 3 de junio de 2017, en línea en: <http://t21.com.mx/maritimo/2012/04/09/obras-menores-puertos-sexenio-calderon>

<sup>73</sup> Confróntese con: Quintana Adriano Elvia Arcelia, *Instituciones mercantiles; Antología, México*, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2006, pp. 44 y 45.

De 2000 a 2006, bajo la presidencia de Vicente Fox Quesada se publicó un nuevo Reglamento del Registro Público de Comercio y se promulgó la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones, abrogando la ley anterior en esta materia. Pero aún más importante para el sector marítimo, se expide la Ley de Navegación y Comercio Marítimos el 1 de junio de 2006, lo que trae grandes beneficios y da un impulso al sector, que serán aprovechados por las siguientes acciones del gobierno por la inserción a la globalización.

El país se ve en la necesidad de adaptarse al proceso acelerado en que se encuentra sumergido el resto del mundo, entrando también a la globalización de la economía, lo que lo obliga a insertarse en la modernización de la tecnología, las finanzas, el modo de producción e incluso la dinámica de la riqueza y el empleo. Se incentivó a ver en el mercado internacional una oportunidad, por lo que se incentivó la firma de importantes acuerdos comerciales con distintos países; en el 2000 se da la firma del Tratado de Libre Comercio México-Unión Europea, la firma de un Acuerdo de Complementación Económica con los Estados del MERCOSUR, el análisis y la firma del Tratado de Libre Comercio con Japón y la conclusión de las negociaciones de un Acuerdo de Complementación Económica con Brasil.<sup>74</sup>

De 2006 a 2012, el país continuaba con su camino a la “alternancia” con Felipe Calderón Hinojosa, así como la transición hacia la globalización y disfrutar de los beneficios que esto trajo desde el momento en que el país decidió tener mayor apertura, adoptando y protegiendo sus intereses nacionales, pero comprometiéndose por trabajar en conjunto con el resto de los países. En este periodo resalta la búsqueda y la lucha por la seguridad de los ciudadanos, en específico proteger a los mexicanos del crimen organizado que estaba tomando mayor presencia en el país; razón por la cual se necesitó el apoyo de las fuerzas armadas: tanto el ejército como la marina.

---

<sup>74</sup> Confróntese con: Ibidem, pp. 45 y 46.

Por esta razón y a pesar de que el presupuesto otorgado que se tenía contemplado para la inversión en el sector portuario para la construcción y modernización de puertos, así como llevar a cabo el reordenamiento costero y la regulación de las actividades económicas que se realizan en los litorales nacionales era hasta 400% más grande que el del sexenio pasado, las acciones que se tomaron en torno de este sector fueron mínimas y limitadas como; construcción de muelles pesqueros, rehabilitación, construcción de escolleras, dragado y retiro de material de la playa. Además, “no se aprobaron las iniciativas de reforma a la Ley de Puertos ni se consolidó el megaproyecto portuario en Punta Colonet, que detonaría el comercio y progreso.”<sup>75</sup>

Finalmente, en la actual administración de Enrique Peña Nieto se tiene contemplado en la IV Meta Nacional del PND, la modernización, ampliación y conservación de la infraestructura de los diferentes medios de transporte, así como mejorar su conexión con la finalidad de realizar de mejor manera las actividades económicas que de estos se benefician. Por lo que presentó el Plan Nacional de Infraestructura con motivo de impulsar el desarrollo comercial de México, dando las herramientas principales para poder llegar al mercado internacional; por lo que se estipuló la construcción y modernización de puertos estratégicos tanto en el Golfo de México como en el Pacífico, además de mejorar las condiciones de otros medios de transportes como el ferrocarril y el carretero para complementar las actividades comerciales.

Además, a través del decreto del 19 de diciembre de 2016, *por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos*<sup>76</sup>, la Secretaría de Marina retoma facultades que antes le concernían con

---

<sup>75</sup> S/A, Obras menores en puertos en el sexenio de Calderón, el 09/04/2012, en T21 mx, consultado el 3 de junio de 2017, en línea en: <http://t21.com.mx/maritimo/2012/04/09/obras-menores-puertos-sexenio-calderon>.

<sup>76</sup> Secretaría de Gobernación, DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de

respecto a la seguridad, el señalamiento marítimo, transporte marítimo y demás actividades de la Marina Mercante que hasta ese momento era facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Por lo que se podría decir que hasta lo que va de la presente administración, el sector marítimo ha captado el interés necesario para que se realicen cambios que eran necesarios desde tiempo, pero aún hace falta implementar una política marítima permanente que abarque más áreas que siguen estando descuidadas e ignoradas.

Con este recorrido de la Historia Marítima de México podemos entender el porqué de la situación en la que se encuentra el país y analizar con detenimiento los errores que se han cometido a lo largo de la historia al darle la espalda al mar e ignorar todos los beneficios y riquezas que se pueden obtener de este recurso, siendo que esta situación se va a seguir repitiendo hasta que no se logre comprender realmente la situación y se decida cambiar la estrategia, pero sobre todo, hasta que se decida cambiar la mentalidad y la imagen que se tiene del mar y de las actividades económicas que de él se derivan y explotar realmente la riqueza que naturalmente nos corresponde.

---

la Ley de Puertos, Diario Oficial de la Federación, 19 de diciembre de 2016, consultado el 3 de junio de 2017, en línea en: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5465942&fecha=19/12/2016](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5465942&fecha=19/12/2016)

# CAPÍTULO 3.

## México en el Mar

“Si quieres construir un barco no empieces por buscar madera, cortar tablas o distribuir el trabajo. Evoca primero en los hombres y mujeres el anhelo del mar libre y ancho.”

Antonie de Saint-Exupéry.



### **3.1 La Geopolítica Marítima de México**

México se encuentra en una posición geográfica privilegiada al ser un país bioceánico, es decir, que se encuentra ubicado entre dos océanos; el Océano Pacífico (donde se encuentra el Golfo de California) y el Océano Atlántico (donde se encuentran el Golfo de México y el mar Caribe), siendo de los pocos países en el mundo que tiene acceso a dos océanos (siendo la excepción Estados Unidos, Canadá y Rusia, los más privilegiados al tener acceso a tres océanos). De igual manera, México se encuentra bien posicionado al tener a Estados Unidos como vecino del Norte y a toda América Latina, directamente con Belice y Guatemala, como vecinos del sur.

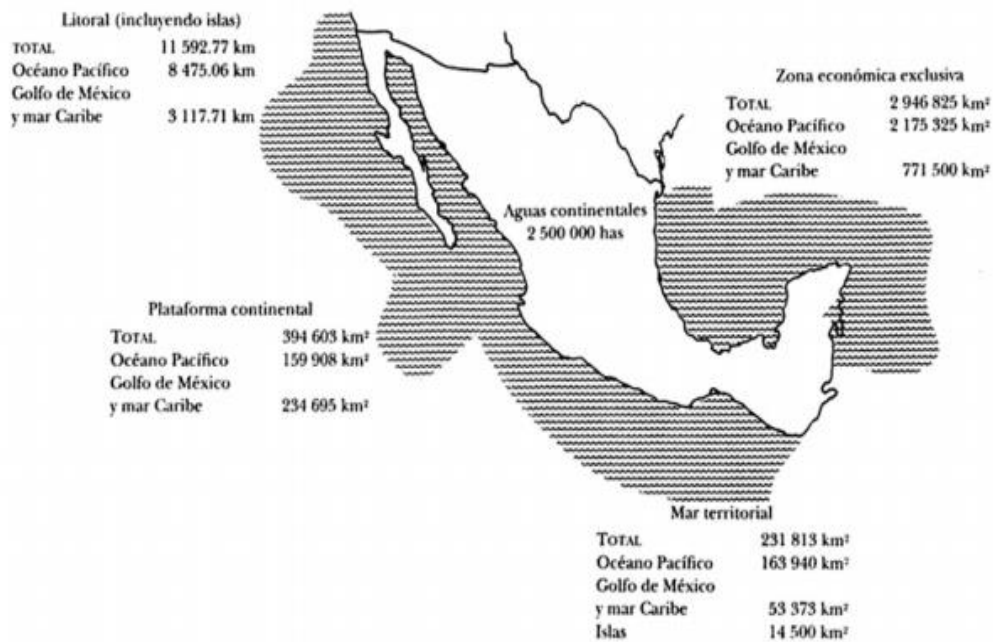
Sus salidas al mar le permiten tener comunicación directa con los demás continentes, así como con su mismo continente; teniendo fácil acceso a América del Norte y a toda América Latina y el Caribe. La posición geográfica en la que se encuentra ubicado México le permite ser, de igual manera, un punto estratégico para la conexión entre otros países, siendo el más importante Estados Unidos al tener contacto vía marítima, terrestre y aérea.

A través de los años el territorio mexicano ha sufrido grandes transformaciones, sobre todo en lo que respecta a la frontera Norte ya que, como se recordará, en 1848 con la firma del *Tratado de Paz y Amistad de Guadalupe Hidalgo*, México pierde el 51% del territorio nacional, lo que equivale a 2 240 000 km<sup>2</sup> y posteriormente en 1853 se modifican nuevamente los límites al firmarse el *Tratado de Gadsen* o *Venta de la Mesilla*, en el que se pierden 109 574 km<sup>2</sup>, correspondientes a una parte de los estados de Chihuahua y Sonora. También, debido al cambio de curso del Río Bravo se ha alterado los límites fronterizos con

Estados Unidos, pero que finalmente en 1963 quedó delimitada la frontera Norte con 3 152 km<sup>2</sup> de línea fronteriza.<sup>77</sup>

En lo que respecta con la frontera Sur, durante el Virreinato se acordaron las fronteras con Belice y Guatemala a través de la creación de la Audiencia de Guatemala, a la que pertenecían las provincias de Chiapas y Soconusco. Sin embargo, entre México y Guatemala hubo una disputa por el territorio que abarcaba a Chiapas y el Soconusco, que tras largas negociaciones se fijaron los límites fronterizos en los que Guatemala renunciaba a todos los derechos que podía llegar a tener sobre estos territorios, quedando delimitada la frontera con Guatemala en 956 km y 193 km con Belice.<sup>78</sup>

**Mapa 1. Territorio Mexicano.**



Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, Octubre - Diciembre de 2014, Volumen 35, Número 4, México, Capitán de Fragata Im. P. Eg. Esteban Javier Hernández Medina, El Canal de Yucatán, una Perspectiva Geopolítica: Características Geográficas de México, PDF: [http://www.cesnav.edu.mx/revista\\_pdf/2014/2014-4.pdf](http://www.cesnav.edu.mx/revista_pdf/2014/2014-4.pdf)

<sup>77</sup> Confróntese con: Referencias geográficas y extensión territorial de México, INEGI, México, Formato PDF, consultado el 21 de mayo de 2017, en línea en: [http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/internet/1-GeografiaDeMexico/MAN\\_REFGEOG\\_EXTTERR\\_VS\\_ENERO\\_30\\_2088.pdf](http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/internet/1-GeografiaDeMexico/MAN_REFGEOG_EXTTERR_VS_ENERO_30_2088.pdf).

<sup>78</sup> Ídem.

En la actualidad el territorio mexicano está conformado por 1 964 375 km<sup>2</sup>; de los cuales 1 959 248 km<sup>2</sup> pertenecen a la superficie continental y 5 127 km<sup>2</sup> de superficie insular. A dicha extensión, hay que agregarse la Plataforma Continental que abarca 3 149 920 km por lo que la superficie total del país asciende a 5 114 295 km.<sup>79</sup>

En lo que respecta a la línea costera, México tiene 11,122 km de longitud; 7 828 km en el Océano Pacífico (68%) y 3 294 km en el Golfo de México y Mar Caribe (32%), además de las delimitaciones marítimas a nivel internacional, lo que otorga 12 millas náuticas al Mar Territorial, 12 millas náuticas más a la Zona Contigua y 200 millas náuticas a la Zona Económica Exclusiva, sin olvidar el Espacio Aéreo que corresponde a 10 000 metros de altitud.<sup>80</sup>

**Mapa 2. Extensión territorial de México.**



<sup>79</sup> Sáinz Chávez Luis Ignacio (Coautor), *El territorio marítimo del Estado Mexicano. Apuntes históricos, jurídicos y cartográficos*, Secretaría de Marina, México, 2013, pp. 78.

<sup>80</sup> Referencias geográficas y extensión territorial de México, INEGI, México, Formato PDF, consultado el 21 de mayo de 2017, en línea en: [http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/internet/1-GeografiaDeMexico/MAN\\_REFGEOG\\_EXTTERR\\_VS\\_ENERO\\_30\\_2088.pdf](http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/internet/1-GeografiaDeMexico/MAN_REFGEOG_EXTTERR_VS_ENERO_30_2088.pdf).

A su vez, el país está dividido en 32 estados, de los cuales 17 cuentan con una salida al mar, en los que se encuentran repartidos los 117 puertos y terminales habilitadas; lo que nos muestra que por naturaleza México es un país marítimo por excelencia. Esto permite la comunicación con otros países y la conexión de todo el país, por lo que ha sido complementado en gran medida por otros medios de transporte como el terrestre y el aéreo.

<b>Estado</b>	<b>Km de costa</b>
Baja California Norte	1 493
Baja California Sur	2 131
Campeche	425
Colima	142
Chiapas	266
Guerrero	522
Jalisco	351
Michoacán	228
Nayarit	296
Oaxaca	568
Quintana Roo	1 176
Sinaloa	622
Sonora	1 209
Tabasco	200
Tamaulipas	433
Veracruz	720
Yucatán	340

81

---

<sup>81</sup> Anuario estadístico y geográfico de los Estados Unidos Mexicanos, 2015, INEGI, México, pp. 925. Formato PDF, consultado el 21 de mayo de 2017, en línea en: [http://www3.inegi.org.mx/sistemas/componentes/previsualizador/vista.aspx?arch=/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/aegeum/2015/702825077280.pdf&tipo=1](http://www3.inegi.org.mx/sistemas/componentes/previsualizador/vista.aspx?arch=/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/aegeum/2015/702825077280.pdf&tipo=1).

Según el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la propiedad del territorio nacional, así como el dominio de los recursos de la superficie de la tierra, el subsuelo y el mar; incluyendo las zonas marinas que forman parte del territorio mexicano, es decir, el mar territorial, las aguas marinas interiores, la plataforma continental e insulares, y cualquier otra que así lo determine el Derecho Internacional, están bajo la jurisdicción federal. Motivo por el cual existen dependencias del gobierno tales como la Secretaría de Marina-Armada de México (SEMAR) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)<sup>82</sup> y la Secretaría de Agricultura, Ganadería Desarrollo Rural Pesca y Alimentación (SAGARPA) como dependencias gubernamentales encargadas de coadyuvar en las tareas relacionadas con el mar, así como las actividades económicas que devengan de él.

La Secretaría de Marina-Armada de México “es una Institución Militar Nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país; en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.”<sup>83</sup> Es decir, en la SEMAR están involucrados aspectos en materia de seguridad y defensa de las aguas que comprenden el territorio mexicano, en la cual ejercen soberanía, así como la participación en la investigación y protección del medio marítimo, incluyéndose en este sentido la flora y fauna marítima.

Mientras que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dentro de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante se encarga de “Desarrollar dos sistemas portuarios integrales (altura y cabotaje) con puertos de clase internacional, multimodalmente conectados con los centros de producción y demanda nacionales, y respaldados en un transporte marítimo moderno y suficiente para contribuir

---

<sup>82</sup> A partir del 19 de diciembre de 2016, por medio del *Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos*, las facultades que estaban a cargo de la SCT pasan a manos de la SEMAR.

<sup>83</sup> SEMAR, *¿Qué hacemos?*, Secretaría de Marina, Gobierno de México, consultado el 25 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.gob.mx/semar/que-hacemos>

eficazmente a transformar a México en una plataforma logística global de comunicaciones y transportes”<sup>84</sup> Por lo que sus principales actividades están encaminadas a la administración y supervisión del transporte marítimo y las operaciones mercantiles que se realizan por este medio, así como de vigilar el mantenimiento y la operatividad de los puertos.

La Dirección General de Fomento y Administración Portuaria forma parte de las actividades y programas que realiza la SCT, esta Dirección se encarga de “Fomentar el desarrollo integral del sistema portuario nacional, promoviendo la eficiencia administrativa y rentabilidad de las empresas paraestatales federales del subsector marítimo portuario, la inversión en infraestructura mediante fuentes de financiamiento pública y privada, la práctica efectiva de las políticas públicas del subsector, así como la eficacia en la planeación y operación portuarias, para estimular el transporte de bienes y pasajeros por mar, propiciar la disminución de costos del comercio vía marítima y facilitar el acceso de personas y empresas al comercio internacional.”<sup>85</sup> Ella coordina las actividades que realizan las Administraciones Portuarias Integrales (APIs), en la que se encuentran 22 de los principales puertos del país en ambos litorales.

Entre las funciones principales que se llevan a cabo en las APIs se encuentran: Promocionar, Construir, Desarrollar y Mantener la infraestructura del Recinto Portuario de los puertos del país. Como se mencionó anteriormente, no en todos los puertos existen las APIs, en el Océano Pacífico se encuentran en los puertos de: Acapulco, Cabo San Lucas, Ensenada, Guaymas, Huatulco, Manzanillo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Lázaro Cárdenas, Puerto Chiapas, Salina Cruz y Topolobampo; mientras que en el Golfo de México y el Caribe están: Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas, Tabasco, Campeche y Quintana Roo.

---

<sup>84</sup> STC, *¿Qué hacemos?*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Gobierno de México, consultado el 25 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.gob.mx/puertosyarinamercante/que-hacemos>

<sup>85</sup> Ídem.

Tristemente tiene que decirse que las instituciones gubernamentales que se relacionan con este sector no se encuentran canalizadas en el mar. La gran mayoría, sino es que todas las instituciones se encuentran ubicadas en la capital del país, lo que parece absurdo si lo que realmente se busca controlar se encuentra alejado y fuera del alcance; lo que trae como resultado la ineficiencia y lentitud para tratar temas de relevancia y urgencia.

Se cuenta también con el apoyo de otros mecanismos privados que ayudan a complementar las actividades que se realizan en el medio marítimo como son: la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), el Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología (COMCE), la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), la Asociación Mexicana de Agentes Naviero (AMANAC), la Asociación de Terminales y Operadores Portuarios (ATOP), la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI), entre otras.

A pesar de los beneficios que pudiera obtener el país al aprovechar las ventajas geográficas en las que se encuentra ubicado, el descuido y la ignorancia tanto de los gobernantes como de la misma población, han hecho que el sector marítimo se encuentre abandonado e incluso que los recursos que de él provengan sean minimizados y desaprovechados. Los mexicanos no estamos acostumbrados a comer productos del mar a pesar de la gran variedad de alimentos que tenemos a nuestro alcance por los diferentes tipos de especies que habitan en nuestras costas, es un hecho que los productos del mar escasean en la gastronomía mexicana. Además, en el sector laboral, las actividades marítimas no se encuentran entre las más competitivas y mejor remuneradas, al contrario, resultan tener un riesgo tanto económico como humano, siendo de esta manera que se encuentran abandonadas y relegadas todas aquellas actividades que tengan que ver con el mar.

### 3.2 Puertos Mexicanos

México, a través de sus puertos, tiene conexión con 153 países en los 5 continentes: 35 países en África, 45 en América, 31 en Asia, 34 en Europa y 8 en Oceanía, que en total hacen 587 destinos entre los puertos esos 153 países. Lo que permite tener acceso a todos los mercados del mundo, ya sea directa o indirectamente, beneficios que están complementados con los 12 Tratados de Libre Comercio de los que es parte.

Según los datos de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, México cuenta con un Sistema Portuario con un total de 117 puertos; 102 puertos y 15 Terminales fuera de puerto, de las cuales 58 corresponden al Pacífico y 59 al Golfo de México y Mar Caribe. Esto favorece la comunicación y el enlace con el resto del mundo, no sólo en el ámbito comercial, sino también en lo político y lo cultural.

**Mapa 3. Sistema Portuario Nacional.**



Dirección General de Puertos y Marina Mercante, *Sistema Portuario Nacional*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado en línea en: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos-de-mexico/>, actualizada al 06 de enero de 2017, a las 15:31 hrs.



De los 102 puertos ubicados y habilitados en el país tenemos que: 17 pertenecen a la Administración Portuaria Integral Federal, a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte; 5 a la Administración Portuaria Integral Estatal; 1 a la Administración Portuaria Integral Privada y; 3 bajo la Administración Portuaria del FONATUR. Para este caso en particular nos enfocaremos a los puertos que bajo la Administración Federal.

Los puertos que se encuentran en el Pacífico son una gran conexión hacia el mercado asiático y el resto de América, ya que dependiendo de su ubicación es más fácil el acceso a las rutas de navegación que conectan los puertos mexicanos con los del resto del mundo. Además, es en el Pacífico donde encontramos la mayor cantidad de puertos, puesto que corresponde a su vez a la mayor porción de litorales, a pesar de que en este Océano fue castigado y olvidado muchos años por nuestros antepasados dándole mayor prioridad a la salida al mar del este y enfocarse en el mercado europeo.

Los puertos más importantes y con mayor demanda ubicados en el Pacífico que corresponden a la Administración Portuaria Integral y son:

1. Puerto de Acapulco: Este puerto se encuentra localizado en el estado de Guerrero bajo las coordenadas 16° 51'21" de latitud Norte y 099° 53' 46 de longitud Oeste. Históricamente este puerto ha servido como enlace tanto con el exterior como al interior del país, por lo que su actividad ha sido clave para el desarrollo del país desde tiempo memorables.

Acapulco es uno de los puertos más cercanos a la capital del país, además que se ha visto beneficiado con obras de conexión vía terrestre y aérea, lo que facilita su acceso y vinculación con otros estados de la república como son Aguascalientes, Morelos, Puebla, el Estado de México, Toluca, Oaxaca, Michoacán e incluso llega a vincularse con Veracruz. Mientras que con el

exterior se vincula con Estados Unidos y Canadá, Centro y Sud América, Japón, China, Singapur, Nueva Zelanda, Corea del Sur y Australia.

#### Mapa 4. Puerto de Acapulco.



Entre los servicios que se ofrecen en este puerto encontramos algunos como son: lanchaje, amarre de cabos, suministro de agua potable, recolección de basura, recolección de residuos oleosos y peligrosos, combustible, avituallamiento, recepción, almacenaje, embarque y desembarque (especialmente de vehículos), montacargas y estibadores.<sup>86</sup> Sumado a la prestación de servicios como protección y supervisión al puerto que complementan la eficacia del puerto.

Las principales fuentes de crecimiento para este puerto las podemos encontrar en el turismo, tanto nacional como extranjero, así como la industria automotriz que ha sido muy importante para el desarrollo de este puerto, ya que a través de él muchas empresas de esta industria están llegando al

<sup>86</sup> Confróntese con: Administración Portuaria Integral del Puerto de Acapulco, Servicios Portuarios, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.apiacapulcoport.com/servicios-portuarios/>.

mercado mexicano. Razón por la cual ha enfocado sus esfuerzos en contar con los instrumentos y medios suficientes para brindar un mejor servicio en estas áreas.

2. Puerto de Ensenada. Se encuentra ubicado geográficamente en las coordenadas 31° 51'30" latitud Norte y 116° 38'00" longitud Oeste, localizado al noreste del país, en el estado de Baja California, a 110 km de la frontera entre México y Estados Unidos.

Gracias a su posición geoestratégica, el puerto permite el fácil acceso a puertos internacionales como los de Asia y Europa, así como al Norte, Centro y Sur de América. "Las exportaciones se dirigen principalmente a China, Hong Kong, Corea, Japón, Malasia, Taiwán e Indonesia en Asia; Costa Rica, Honduras y Chile en Centroamérica; Francia, Italia y España en Europa; Marruecos y Argelia en África. Mientras que las importaciones provienen principalmente de los mismos países de Asia; así como Nicaragua en Centroamérica y Nueva Zelanda en Oceanía, entre otros. El mayor dinamismo se presenta con Asia, debido al intercambio comercial de la industria maquiladora."<sup>87</sup>

Puede comunicarse rápidamente con otros medios de transporte; le permite un fácil desplazamiento al aeropuerto internacional de la ciudad de Tijuana y Mexicali; por vía carretera se conecta el Puerto de Ensenada con Tijuana, Tecate y Mexicali, lo cual le permite desplazarse al sur de la Península y a los estados de Sonora, Chihuahua y Sinaloa, así como al Sur de California y Suroeste de Estados Unidos; además de su conexión con la red ferroviaria de las ciudades de Tecate y Mexicali y el cruce con el sistema ferroviario de Estados Unidos.<sup>88</sup>

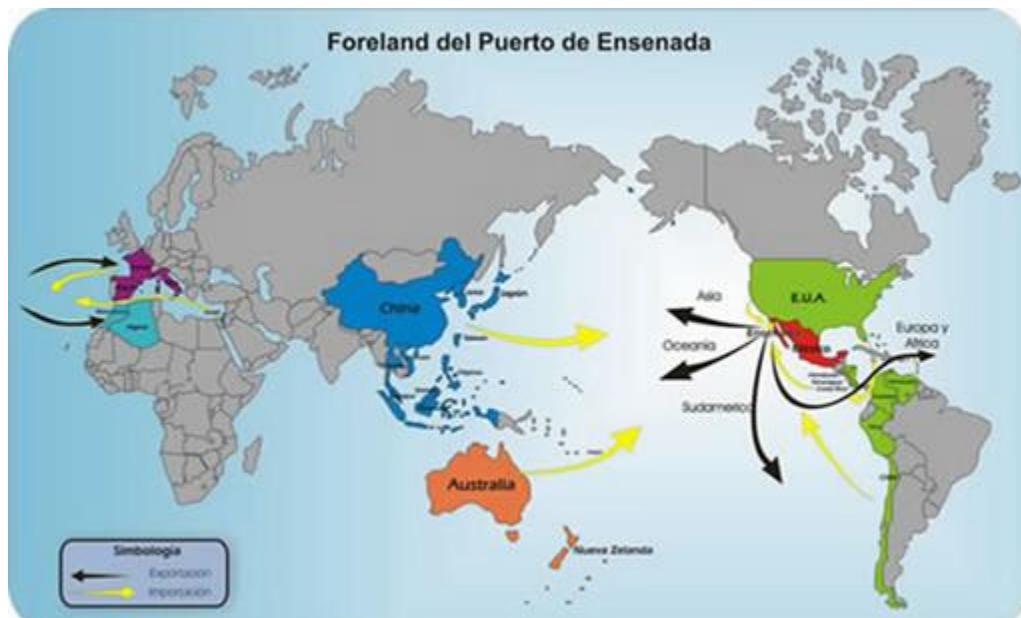
---

<sup>87</sup> Ídem.

<sup>88</sup> Confróntese con: Administración Portuaria Integral de Ensenada, *Acerca del Puerto: Conectividad*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes,

“La vocación múltiple del Puerto de Ensenada está sustentada por las diversas actividades que se llevan a cabo en el área de influencia. Entre ellas destacan la actividad industrial de movimiento de contenedores y carga general, pesca comercial, cruceros, marinas, pesca deportiva y otras actividades turísticas. Además de astilleros especializados, y manejo de gráneles minerales, entre otros.”<sup>89</sup>

**Mapa 5. Foreland del Puerto de Ensenada.**



Administración Portuaria Integral de Ensenada, *Acerca del Puerto: Hinterland y Foreland*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado en línea en: <https://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000143/hinterland-y-foreland>

3. Puerto de Guaymas. Este puerto se encuentra ubicado en la Costa Norte del Pacífico al centro del Golfo de California en el estado de Sonora, bajo las coordenadas 27° 55' 50" latitud Norte y 110° 54' 7" longitud Oeste. La mínima

consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000142/conectividad>

<sup>89</sup> Administración Portuaria Integral de Ensenada, *Acerca del Puerto: Hinterland y Foreland*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000143/hinterland-y-foreland>

variación de mareas, la precipitación de la región, aunado a la protección que otorga la bahía interna, hacen al puerto uno de los más seguros del Pacífico.

“Cuenta con importantes servicios como son almacenamiento, muelles, atraque, manejo de equipaje, remolque, agua potable, suministro de combustible, avituallamiento, recolección de basura, servicios de comunicación, renta de equipo, talleres de reparación y lanchaje.”<sup>90</sup> Además que las principales actividades portuarias son: carga de granel mineral, carga de granel agrícola, carga general suelta, fluidos no petroleros, carga contenerizada, cruceros, actividades logísticas, entre otras.

**Mapa 6. Conectividad del Puerto de Guaymas.**



Al ubicarse en los litorales del Pacífico le permite y facilita la comunicación con los países de Asia, Europa y el resto de América, así como la misma

<sup>90</sup> Dirección General de Marina Mercante, *Historia de la Marina Mercante, Sistema Portuario Nacional. Los puertos y sus características*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

comunicación con otros estados del país; esto a través del uso del transporte multimodal. Especialmente con la utilización de las vías férreas que lo conectan con el mercado de Estados Unidos mediante el Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Ferromex), Unión Pacific (UP), Pacer Stacktrain, Burlington Northern Santa Fe (BNSF) y CSX.

Su zona de influencia está representada en los estados de Sonora, Baja California Sur, Chihuahua, Sinaloa y Arizona en EUA. Manteniendo una fuerte vinculación comercial al Sur de Estados Unidos, principalmente con Texas, Nuevo México, Utah y Arizona.<sup>91</sup>

4. Puerto de Topolobampo. Ubicado al Norte del litoral del Océano Pacífico en el Golfo de California, en las coordenadas 25° 36'00" de latitud Norte y 109° 04'00" de longitud Oeste en el estado de Sinaloa. Por su posición geográfica tiene fácil acceso a los mercados que colindan con el Pacífico; principalmente hacia Asia y Estados Unidos, así como con los demás estados del país por medio de las conexiones benéficas del transporte multimodal.

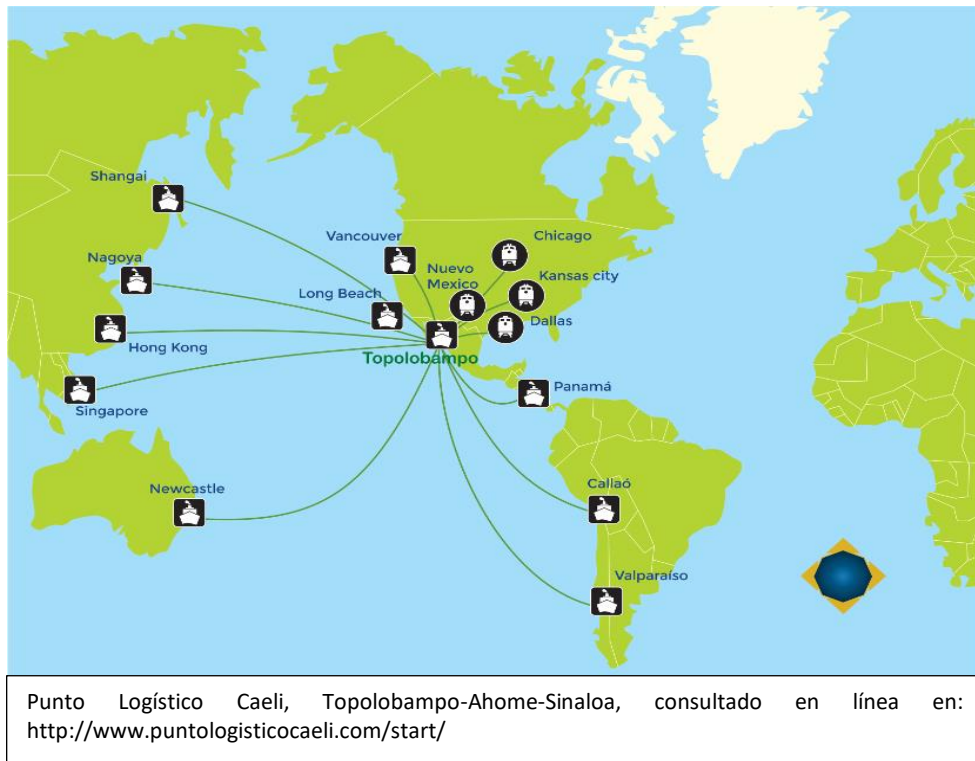
“Esta terminal marítima constituye un apoyo fundamental para el desarrollo de los crecientes parques industriales de la región, así como para las actividades agropecuarias, pesqueras, comerciales y turísticas.”<sup>92</sup> Para lo cual, el puerto tiene infraestructura y herramientas necesarias para el manejo de contenedores de granel agrícola y minerales, así como diferentes servicios para la recepción de buques, carga y descarga, reparaciones y lanchaje.

---

<sup>91</sup> Confróntese con: Administración Portuaria Integral de Guaymas, *Acerca del Puerto: Hinterland y Foreland*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <https://www.puertodeguaymas.com.mx/hinterland-y-foreland>

<sup>92</sup> Dirección General de Marina Mercante, *Historia de la Marina Mercante, Sistema Portuario Nacional. Los puertos y sus características*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

**Mapa 7. Puerto Logístico, Topolobampo.**



El puerto cuenta con una terminal de ferrocarril que comprende un tramo de la línea Chihuahua-Pacífico y su enlace a 23 km con la ruta del Pacífico; en cuanto al sistema carretero, Topolobampo tiene acceso a una red de comunicaciones que lo vinculan con todo el país. La región goza de una vía de cuatro carriles que va desde la zona fronteriza con el estado de Sonora hasta Mazatlán, Sinaloa; extendiéndose hasta el estado de Nayarit.<sup>93</sup>

5. Puerto Mazatlán. Es puerto que se localiza en la parte centro del litoral del Pacífico, al sur del estado de Sinaloa, bajo las coordenadas geográficas de 23° 11'9" latitud Norte y 106° 25'3" longitud Oeste. Gracias a su posición geográfica, el puerto de Mazatlán tiene un importante movimiento en la navegación de cabotaje con sus estados vecinos como lo son: Sonora,

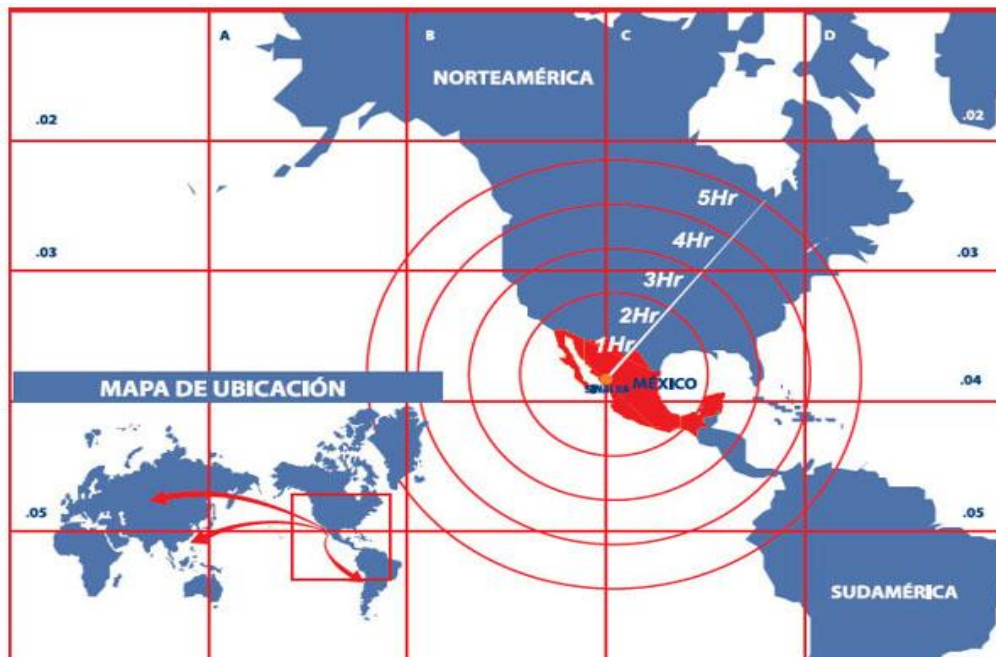
---

<sup>93</sup> Punto Logístico Caeli, Topolobampo-Ahome-Sinaloa, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puntologisticocaeli.com/start/>

Nayarit, Durango, Jalisco y Chihuahua, al igual que tiene gran comunicación con las costas occidentales de Estados Unidos, Canadá y países de Asia; siendo la pesca la principal actividad económica y los productos pesqueros su principal producto de exportación.

“El puerto de Mazatlán constituye una importante vía para productos de exportación e importación, tradicionalmente agrícolas y pesqueros y, en años recientes, bienes industriales como automóviles y para la industria de transformación, con productos tales como rollos de lámina.”<sup>94</sup> También es importante los movimientos de carga de petróleo y derivados, los cuales sirven de suministro a la región.

**Mapa 8. Localización, Puerto de Manzanillo.**



Administración Portuaria Integral de Mazatlán, S.A. de C.V., Puerto de Mazatlán, Localización, consultado en línea en: <http://www.puertomazatlan.com.mx/acerca-del-puerto/localizacion/>.

<sup>94</sup> Administración Portuaria Integral de Mazatlán, S.A. de C.V., Puerto de Mazatlán, *Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2007-2012*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: [www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pms/pmdp/maz.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pms/pmdp/maz.pdf)



“El puerto de Mazatlán opera bajo el concepto de puerto multipropósito o multipuerto y realiza distintas actividades como son el manejo de carga (actividad comercial), la actividad pesquera y el turismo de cruceros.”<sup>95</sup> También cuenta con servicios de carga y descarga, servicios de buques, muelle, atraque, almacenamiento, recolección de basura, agua potable, suministro de combustible, avituallamiento, lavandería, reparaciones, lanchaje, servicio de comunicación, báscula, fumigación, renta de equipo, manejo de equipaje y remolque, etc.

La importancia de este puerto se debe en gran medida a la complementación con los diferentes medios de transporte, especialmente las vías férreas y carreteras, que hacen más fácil y accesible su conexión.

6. Puerto de Vallarta. Se encuentra ubicado en la denominada Bahía de Banderas, en el estado de Jalisco, en el centro del litoral del Océano Pacífico. Su localización geográfica es de 20° 36'09" latitud Norte y 105° 14'30" longitud Oeste. “Al Norte se encuentra limitada por Punta de Mita, al Sur, por Cabo Corrientes; hacia el Noreste se localizan islas y arrecifes, entre las que destacan la Corbeteña y las Marietas, se constituye en refugio natural para las embarcaciones por contar con zonas protegidas y de poco oleaje.”<sup>96</sup>

Este es un puerto cuya principal actividad es el turismo, ya sea nacional como internacional, que por su ubicación geográfica atrae turistas de la Ciudad de México, Guadalajara y la región del Bajío, y de Estados Unidos y Canadá, especialmente de California, Illinois, Texas y Colombia Británica, Ontario y Alberta, respectivamente.

---

<sup>95</sup> Ídem.

<sup>96</sup> Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, *Acerca de: Ubicación*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertodevallarta.com.mx/acerca-del-puerto-ubicacion>

### Mapa 9, Localización Puerto Vallarta.



Las vías de comunicación son parte fundamental para completar las labores del puerto, especialmente para la recepción y movimiento de los turistas que visitan este lugar; cuentan con terminales áreas tanto nacionales como internacionales, transbordadores para conectar hacia Cabo San Lucas, Baja California, además de las vías carreteras que comunican con los otros estados del país. Asimismo, cuenta con servicios e infraestructura adecuada para el turismo, sumado al almacenamiento, fumigación, báscula, manejo de equipo, lanchaje, avituallamiento, atraque, muelle y vigilancia.

7. Puerto de Manzanillo. Este puerto se encuentra ubicado en la costa Oeste del país, en la parte media del litoral del Océano Pacífico dentro de las limitaciones del estado de Colima, su localización geográfica se encuentra definida bajo las coordenadas de 19°03'45" latitud Norte y 104°18'08" longitud Oeste.

Manzanillo es uno de los puertos más importantes del país, que por su ubicación geoestratégica tiene un gran potencial para el comercio con los países de la Cuenca del Pacífico, es decir, E.U.A., Canadá, Guatemala, Colombia, Ecuador, Chile, Japón, China, Taiwán, Corea, Indonesia, Malasia, Singapur y Filipinas. Por otro lado, existe también un importante intercambio comercial con la Unión Europea; España, Rusia, Alemania; así como en Oceanía, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica.

Mientras que al interior del país tiene gran influencia y conexión con los estados de Aguascalientes, Coahuila, Colima, Distrito Federal, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y Zacatecas.

#### Mapa 10. Zona de Influencia Nacional.



Secretaría de Fomento Económico, Puerto Manzanillo, Gobierno del Estado Libre y Soberano de Colima, consultado en línea en: [http://www.sefome.gob.mx/influ\\_puerto.php](http://www.sefome.gob.mx/influ_puerto.php)

Es un puerto “de lenta eficiencia, dotado de moderna infraestructura y especializado en el manejo de contenedores, graneles agrícolas y minerales. Cuenta con servicios como: carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, muelle atraque, almacenamiento,

avituellamiento, lavandería, recolección de basura, amarre de cabos, servicios de comunicación, báscula, fumigación, renta de equipo, reparaciones, lanchaje, manejo de equipo y remolque.”<sup>97</sup>

Es complementado con vías de comunicación por carretera y ferrocarril que lo comunican con el resto del país. “Cuenta con 6.20 kilómetros de vialidades internas y 24.70 kilómetros de vías férreas, lo que le permite el desalojo adecuado y seguro de la carga que transita por esas áreas.”<sup>98</sup>

8. Puerto de Lázaro Cárdenas. Es un puerto industrial y comercial ubicado en la desembocadura del Río Balsas, a 17°54'58" latitud Norte y 102°10'22" de longitud Oeste en el estado de Michoacán.

Su posición geográfica lo beneficia para tener acceso a los países de la Cuenca del Pacífico; Estados Unidos, Canadá, Japón, Corea, China, Malasia, Filipinas, Singapur, Taiwán, Rusia, Indonesia, Pakistán Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica, sin olvidar Centro y Sudamérica, mientras que su zona de influencia al interior del país se encuentra con los estados de Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, San Luis Potosí, Guanajuato, Querétaro, Veracruz, Hidalgo, Estado de México, Ciudad de México, Tlaxcala, Puebla, Morelos y Guerrero - con los cuales se conecta a través de rutas ferroviarias y carreteras. Además, su ubicación le permite participar y tener acceso a las cadenas de transporte marítimo internacional más desarrolladas, lo que lo impulsa para ser uno de los puertos más importantes a nivel nacional.

---

<sup>97</sup> Dirección General de Marina Mercante, *Historia de la Marina Mercante, Sistema Portuario Nacional. Los puertos y sus características*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>.

<sup>98</sup> Administración Portuaria Integral de Puerto de Manzanillo, *Infraestructura portuaria*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2110566/infraestructura-portuaria>.

**Mapa 11. Puerto de Lázaro Cárdenas.**



Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, Acerca del puerto, Ubicación, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado en línea en: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/ubicacion>.

“[...] dispone de amplios terrenos para la industria pesada, y se considera que es un importante centro industrial donde se localizan plantas siderúrgicas, de fertilizantes y petroquímicos...”<sup>99</sup> Además de servicios generales como avituallamiento y proveeduría, suministro de agua potable, suministro de combustible y lubricantes, tendido de barreras flotantes, reparación a flote, recolección de basura, fumigación, incinerador, recolección de residuos peligrosos, inspección de carga, transporte de tripulantes; los servicios a la navegación como pilotaje, lanchaje, remolque, amarre de cabos y el centro de control de Tráfico Marítimo; y los servicios de maniobras de carga y descarga, alijo, estiba, acarreo y almacenaje. Es decir, este puerto se encuentra altamente capacitado y habilitado para realizar adecuadamente las diferentes actividades marítimas que se requiera, así como la capacidad para recibir grandes embarcaciones y diferentes tipos de carga.

---

<sup>99</sup> Dirección General de Marina Mercante, *Historia de la Marina Mercante, Sistema Portuario Nacional. Los puertos y sus características*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

9. Puerto de Salina Cruz. Se encuentra ubicado en la parte sur del litoral del Pacífico, dentro de las limitaciones del estado de Oaxaca, en la parte norte del Golfo de Tehuantepec, en las coordenadas 16°09'30" latitud Norte y 95°11'30" longitud Este. Este puerto lleva actividades de navegación tanto de altura como de cabotaje.

**Mapa 12. Ubicación Puerto de Salina Cruz.**



Su ubicación geográfica le permite el contacto con los mercados de Asia y la costa Oeste de Canadá, Estados Unidos y Sudamérica. Mientras que al interior del país le permite el contacto e intercambio con los estados de Veracruz, Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo, Yucatán y Puebla.

Es considerado un puerto petrolero y comercial, fundamental para la economía de la región. “Desde el punto de vista del manejo de carga comercial, Salina Cruz es un puerto regional; sin embargo, por el alcance del

abasto de combustibles que se realiza a través de él, puede calificarse como puerto de importancia nacional. Salina Cruz participa con el 5% de la carga transportada por vía marítima en el país.”<sup>100</sup>

10. Puerto Chiapas/Puerto Madero. Este puerto se encuentra ubicado al extremo sur del litoral del Pacífico en el estado de Chiapas, con los límites geográficos de las coordenadas 14° 42'19" latitud Norte y 92° 24'36" longitud Oeste.

Gracias a su posición geográfica se relaciona con los estados de Campeche, Yucatán, Veracruz, Oaxaca, Quintana Roo y directamente con Guatemala, además que tiene gran influencia e interacción en su propio estado sus diferentes municipios. Mientras que mantiene una fácil comunicación con el exterior, especialmente con las costas de Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica, así como las costas de China, Corea del Sur y Japón.

**Mapa 13. Foreland Puerto Chiapas.**



<sup>100</sup> Administración Portuaria Integral de Puerto de Salina Cruz, *Acerca del puerto; Información General*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertosalinacruz.com.mx/esps/0000202/acerca-del-puerto>

Puerto Madero (o Puerto Chiapas) es un puerto joven que maneja tráfico de altura, en especial productos agrícolas con destino principalmente al occidente de México y a la costa Oeste de Estados Unidos, eventualmente pueden conectar el Suroeste de México con la Cuenca del Pacífico; además cuenta con vías de comunicación como son carreteras y ferrocarril que comunican al puerto con Salina Cruz y de ahí con el resto del país.<sup>101</sup>

Las funciones y actividades que realiza este puerto se ven complementadas a través de las diferentes vías de comunicación, que permiten el acceso y tránsito, ya sea a través del sistema carretero o del sistema ferroviario. La combinación del transporte multimodal ofrece al puerto la capacidad de “funcionar como un puerto de trasbordo cumpliendo la función del Canal de Panamá interconectando los 2 océanos a través de una combinación intermodal marítima y ferroviaria (sic), dinamizando el intercambio comercial y económico al proporcionar una vía de tránsito más corta.”<sup>102</sup>

Por el contrario, al otro lado del país se encuentran los puertos que dan salida al Golfo de México y Mar Caribe, los cuales conectan al país con el mercado europeo, el resto de América y con África, en menor cantidad. Estas rutas son las que han sido mayormente explotadas y exploradas, siendo que la historia marítima de México comenzó por estos litorales y que fue a través de ellos que quedó registrado oficialmente el contacto con el resto del mundo.

En las costas del Golfo de México y Mar Caribe encontramos los puertos que corresponden a la Administración Portuaria Integral Federal (SCT) y son:

---

<sup>101</sup> Dirección General de Marina Mercante, *Historia de la Marina Mercante, Sistema Portuario Nacional. Los puertos y sus características*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

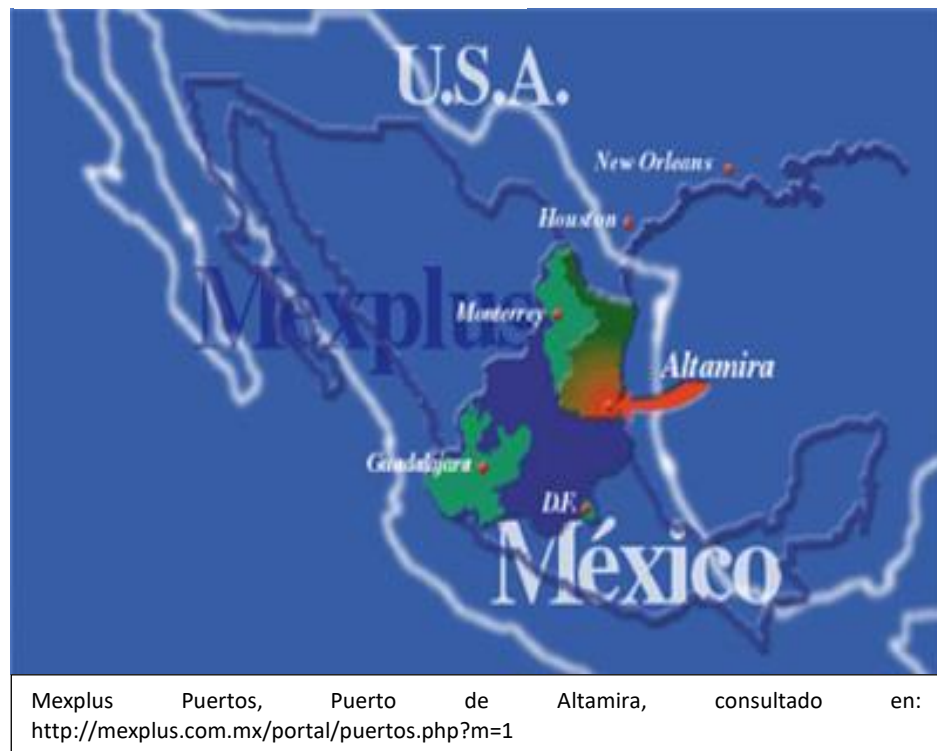
<sup>102</sup> Administración Portuaria Integral de Puerto de Chiapas/Madero, *Acerca del puerto; Conectividad*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertochiapas.com.mx/conectividad>



1. Puerto de Altamira. Es uno de los puertos más importantes del país y presenta mayor crecimiento comercial, en gran medida gracias a su posición geográfica. Se encuentra en la parte Norte del litoral del Golfo de México en el estado de Tamaulipas, a 23°29'32" de latitud Norte y 97°51'45" de longitud Oeste.

Respecto a la zona de influencia, este puerto sirve principalmente a las regiones geoeconómicas Noreste y centro del país y se relaciona con los estados de Coahuila, Hidalgo, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas, Veracruz y el Distrito Federal. La zona de influencia externa de éste le permite comunicarse con la costa Este de Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica, además de los países del caribe, Europa y África [y Medio Oriente].<sup>103</sup>

**Mapa 14. Puerto de Altamira.**



<sup>103</sup> Dirección General de Marina Mercante, *Historia de la Marina Mercante, Sistema Portuario Nacional. Los puertos y sus características*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

El puerto se encuentra conectado con el resto del país gracias a los enlaces carreteros y ferroviarios, lo cual, no solamente facilita las comunicaciones con otros estados, sino que facilita la operatividad y la logística del puerto. A su vez, la cercanía que tiene con el puerto de Tampico permite lograr una complementación de los servicios y la especialización de los puertos.

El Puerto de Altamira es un puerto relativamente joven pero que ha destacado al contar con la mayoría de las instalaciones portuarias que los demás puertos y alcanzar su nivel de recepción de operaciones. Sus principales áreas productivas son la industria petroquímica, la metalmecánica y la textil, así como la producción de energía eléctrica.

Es un puerto de tipo comercial e industrial que cuenta con servicios de muelles, atraque, almacenamiento, remolque, carga y descarga, lanchaje, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, electricidad, servicios de comunicación y de reparación.

2. Puerto de Tampico. Este puerto se encuentra localizado en los márgenes del Río Pánuco, en la parte Norte del litoral del Golfo de México en el estado de Tamaulipas, ubicado geográficamente en las coordenadas 22° 16'19" latitud Norte 97° 47'00" longitud Oeste, limita con el estado de Veracruz a través de del Río Panuco. Colinda al norte con el municipio de Altamira (1,663 km<sup>2</sup>) y al este con el municipio de Madero (46.60 km<sup>2</sup>) con los cuales forma la zona Metropolitana."<sup>104</sup> Es considerado uno de los puertos más importantes del país al complementar sus actividades con el puerto de Altamira, ya que una distancia de 42 km beneficia a las industrias de la región.

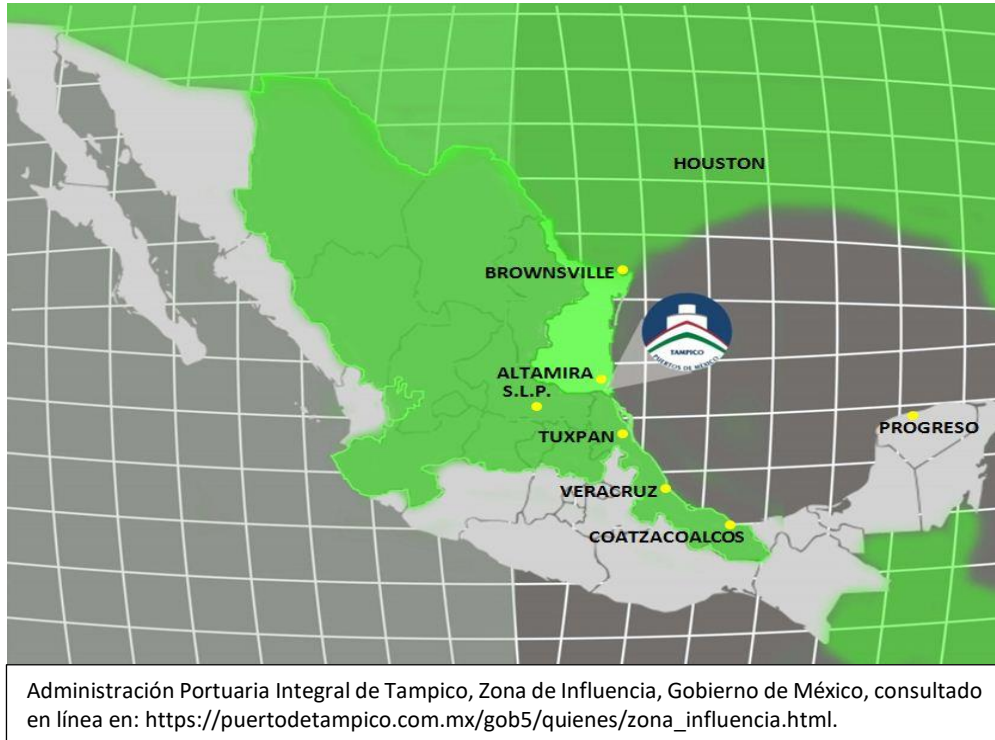
Su posición geográfica, además de favorecer la conexión con el puerto de Altamira, lo relaciona principalmente con los estados de Coahuila, Hidalgo,

---

<sup>104</sup> Administración Portuaria Integral de Tampico, Zona de Influencia, Gobierno de México, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: [https://puertodetampico.com.mx/gob5/quienes/zona\\_influencia.html](https://puertodetampico.com.mx/gob5/quienes/zona_influencia.html).

México, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y la Ciudad de México. En cuando con el exterior, su zona de influencia abarca el resto del continente americano, especialmente en la costa Este de Estados Unidos y Canadá, Cuba, República Dominicana, Brasil, Venezuela, Australia, Singapur, Europa, Medio Oriente y África.

**Mapa 15. Puerto de Tampico.**



“Tampico es uno de los puertos con mayor tradición en México y cuenta con una amplia gama de servicios como son: el de muelles, atraque, almacenamiento, remolque, carga y descarga, renta de equipo y amarre de cabos, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, avituallamiento, lavandería, recolección de basura, servicios de comunicación, báscula, fumigación y reparaciones, [...]”<sup>105</sup>

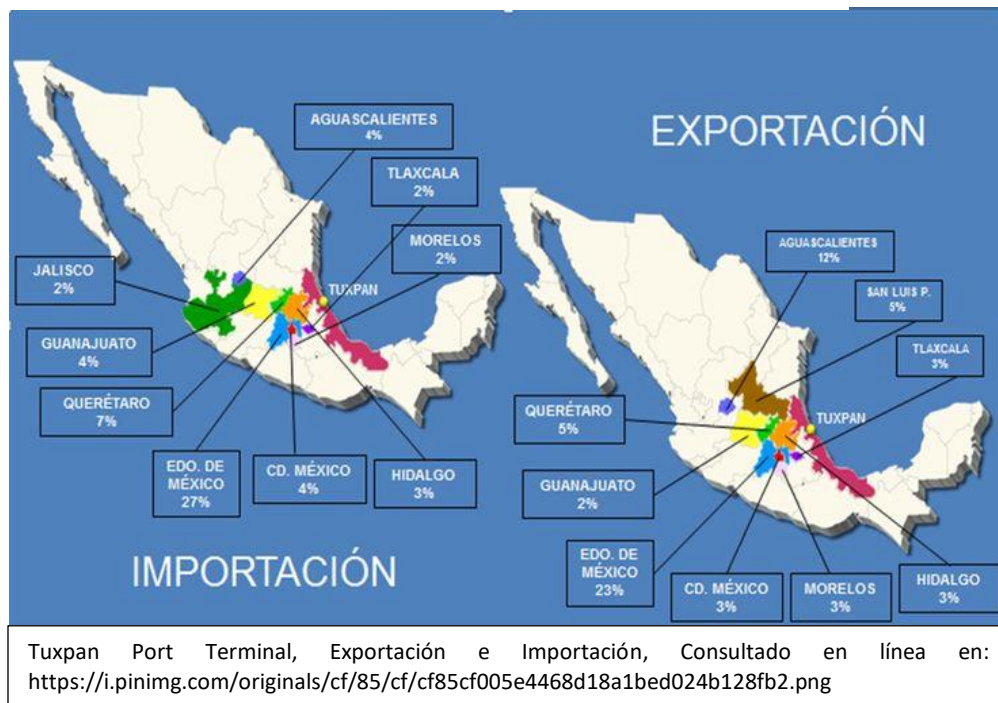
3. Puerto de Tuxpan. Se encuentra localizado al Norte del estado de Veracruz, en el Golfo de México en las coordenadas 20° 57'30" latitud Norte y 97°

<sup>105</sup> Ídem.

23'00" longitud Oeste, lo que lo convierte en el puerto más cercano a la Ciudad de México. Por su cercanía al puerto de Veracruz, se registra una gran competencia entre estos dos puertos, al contrario que con el de Altamira y Tampico que coordinan y apoyan sus operaciones.

A nivel internacional tiene acceso a las costas de Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica, además de Europa y África. Mientras que al interior del país se relaciona con los estados de Hidalgo, Puebla, Estado de México, Tlaxcala y Veracruz. “Empero, este último aún tiene grandes carencias: no cuenta con aeropuerto y ferrocarril y, aun cuando presume de nueva carretera, esta tendría que ser de cuando menos seis carriles para responder a un tráfico de carga más intenso vía terrestre, hacia los distintos destinos del centro del país y agilizar el traslado de las cargas que se desvíen por dicho puerto.”<sup>106</sup>

**Mapa 16. Exportación e Importación del Puerto de Tuxpan.**



<sup>106</sup>Melchor Arellano, ¿Puerto de Tuxpan competirá en serio con el de Veracruz?, ALTONIVEL, el 18 de enero de 2016, a las 10:35, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.altonivel.com.mx/55094-puerto-de-tuxpan-competiria-en-serio-con-el-de-veracruz/>

El Puerto de Tuxpan ofrece servicios como el de carga y descarga, muelles, atraque, almacenamiento, amarre de cabos, remolque, agua potable, suministro de combustible, servicios al buque, báscula, fumigación, renta de equipo, reparaciones y lanchaje, entre otras.

4. Puerto de Veracruz. Como su nombre lo indica, este puerto está ubicado en el estado de Veracruz y es uno de los puertos más antiguos del país; se localiza en las coordenadas 19°20'00" latitud Norte y 96°08'00" longitud Oeste. Se encuentra comunicado a través de otros medios de transporte como el ferroviario, el carretero y el aéreo con la zona industrial y comercial más importante del país.

A nivel nacional se conecta con los estados de Oaxaca, Tlaxcala, Puebla, el Estado de México y la Ciudad de México. Mientras que a nivel internacional establece contacto con Europa, África, Medio Oriente, Centro y Sudamérica. Siendo que las relaciones marítimas con Europa datan desde la conquista, siendo exactamente el puerto de Veracruz el que fungió como puerto de enlace entre la Corona Española y la Nueva España.

**Mapa 17. Comercio Exterior del Puerto de Veracruz.**



Trade & Logistics Innovation Center, Puerto de Veracruz, Rutas, consultado en línea en: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos/principales/puerto-de-veracruz>.

Es considerado uno de los mejores puertos a nivel nacional por contar con altos estándares de productividad, calidad, seguridad, eficiencia e infraestructura; está catalogado como el puerto líder a nivel nacional en el manejo de Gráneles Agrícolas y Automóviles y líder en el Golfo de México en Carga Contenerizada, aunado a las demás cargas como Gráneles Minerales, Carga en General y Fluidos.<sup>107</sup> Por su gran importancia en el país, es uno de los puertos que recibe mayor presupuesto para realizar sus actividades y se encuentra en constante modernización y ampliación.

Es un puerto comercial de altura que se ve altamente potencializado gracias a que cuenta con excelentes conexiones ferroviarias que lo conectan con distintos puntos del país en la zona norte, centro y sur, cuenta con alto sistema de carreteras que lo enlaza con su zona de influencia y que ayuda a la logística de las mercancías y con un aeropuerto internacional, cercano al puerto. “Veracruz cuenta con los servicios de carga y descarga de agua potable, báscula, almacenamiento, avituallamiento, electricidad, servicio a buques, lanchaje, renta de equipo, etc.”<sup>108</sup>

5. Puerto de Coatzacoalcos. Se localiza al sur del estado de Veracruz, en la desembocadura del río Coatzacoalcos, en las coordenadas 18° 09'24" latitud Norte y 94° 26'00" longitud Oeste, perteneciendo a la región del Istmo de Tehuantepec en el Golfo de México. Su posición geográfica lo coloca en un punto estratégico que facilita la conexión vía terrestre entre el Golfo de México y el Océano Pacífico, por su vinculación con el puerto de Salina Cruz.

---

<sup>107</sup> Confróntese con: Administración Portuaria Integral de Puerto de Veracruz, *Negocios en el Puerto, Relaciones de Negocios*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertodeveracruz.com.mx/negocios-en-el-puerto/relaciones-de-negocio/>

<sup>108</sup> Dirección General de Marina Mercante, *Historia de la Marina Mercante, Sistema Portuario Nacional. Los puertos y sus características*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

Su zona de influencia se ve favorecida por su posición geográfica que lo comunican con los estados de Tabasco, Puebla, Estado de México, Oaxaca, Campeche, Chiapas, Yucatán, Quintana Roo y el resto de Veracruz. Mientras que, sus relaciones con el exterior se encuentran principalmente hacia la costa este de Estados Unidos de Norteamérica, Canadá, Centro y Sudamérica, así como la Costa Oeste de Europa, Medio Oriente y África.

**Mapa 17. Puerto de Coatzacoalcos.**



Es considerado como “un puerto de altura y cabotaje y es el único con servicio de ferrobuzque, segundo puerto en manejo de petroquímicos y tercero en granel agrícola. En base a esto, se ha constituido como el líder en manejo de gráneles (secos y líquidos).”<sup>109</sup> Además, de la importancia que tiene el movimiento de petróleo y derivados del petróleo.

Como se mencionó anteriormente, el puerto es un punto de enlace para comunicar al Océano Pacífico con el Golfo de México mediante y gracias a la combinación entre diferentes tipos de transporte. Con su conexión ferroviaria a través de Ferrocarril del Sureste, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y el Ferrocarril Chiapas Mayab, en su enlace carretero en las

<sup>109</sup> Coatzacoalcos, Veracruz. Datos Generales del Puerto, Secretaría de Marina, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: [digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioCoatza.pdf](http://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioCoatza.pdf)

múltiples autopistas que se han habilitado, en las que destacan: la autopista de cuota Núm. 95, que conecta la ciudad de México, Puebla, Córdoba y Minatitlán, Ver; la Núm. 150 con la conexión con el puerto de Veracruz; la Núm. 180, entre Coatzacoalcos, Cárdenas y Villahermosa, Tab. y; la Núm. 185, entre Matías Romero, Tehuantepec y Salina Cruz.<sup>110</sup>

Los principales servicios que presta el puerto se encuentran los de Amarre y Desamarre, Avituallamiento, Fumigación, Lanchaje, Maniobra, Recolección de Basura, Remolque, Suministro de Combustible, Recolección de Residuos Peligrosos, Supervisión Operacional, Pilotaje, Atraque, Muellaje, Almacén y Suministro de Agua.

6. Puerto de Dos Bocas. Se localiza en el municipio de Paraíso estado de Tabasco, en el Golfo de México, en las coordenadas 18' 20' latitud Norte y 93° 11' longitud Oeste. Este puerto cuenta con grandes ventajas gracias a las actividades especializadas en relación con la Industria Petrolera, beneficio que obtiene por su cercanía a las zonas de exploración y producción de hidrocarburos.

Realiza operaciones de recepción y manejo de carga petrolera, industrial y comercial que se dirigen principalmente hacia los puertos de la costa Este de Estados Unidos de Norteamérica, el Caribe, Europa, Norte de África y países de Medio Oriente. Al interior del país tiene fácil acceso y comunicación con los estados de Campeche, Chiapas, el Sur de Veracruz y el resto del estado de Tabasco. “Sin embargo, lo que más resalta es que en esta área geográfica, se desarrollan gran cantidad de actividades industriales, petroleras, agropecuarias y forestales las cuales demandan o son potenciales demandantes del transporte marítimo y terrestre de productos

---

<sup>110</sup> Confróntese con: Administración Portuaria Integral de Puerto de Coatzacoalcos, Acerca del Puerto, Enlaces Ferroviarios y Enlaces Carreteros, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <http://puertocoatzacoalcos.com.mx/acerca-enlaces-carreteros>



derivados de estas, representando un apoyo imprescindible para el desarrollo de la economía de la región.”<sup>111</sup>

Dos Bocas es considerado uno de los puertos más jóvenes que opera en el país, sus servicios y actividades. Las operaciones del puerto se complementan a través del transporte multimodal, con las redes carreteras a través de las Carreteras Federales 180 de Villahermosa - Cárdenas - Coatzacoalcos – Ciudad de México; 186 de Villahermosa - Escárcega – Chetumal; 187 de Cárdenas - Comalcalco – Paraíso; 195 de Villahermosa - Teapa - Tuxtla Gutiérrez; 203 de Tenosique - El Ceibo (Guatemala); la Carretera Estatal Paraíso – Santa Cruz; la Carretera Estatal Reforma – Dos Bocas y; la Carretera Estatal Tenosique - El Ceibo (Guatemala). Además de la conectividad por la Red Ferroviaria que conecta con el Sureste, a través de la Estación Chontalpa, de municipio de Huimanguillo, Tabasco.

**Mapa 18. Puerto Dos Bocas.**



Administración Portuaria Integral de Puerto de Dos Bocas, *Acerca del Puerto*, Ubicación, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado en línea en: <https://www.puertodosbocas.com.mx/ubicacion>.

<sup>111</sup> Administración Portuaria Integral de Puerto de Dos Bocas, *Acerca del Puerto, Zona de Influencia*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <https://www.puertodosbocas.com.mx/zona-de-influencia>

En el puerto se aprecian los servicios como son: manejo de carga de granel minera y agrícola, mantenimiento y reparación a embarcaciones, manejo y almacenamiento de fluidos, carga contenerizada seca y refrigerada, servicios logísticos, servicios especializados a la industria petrolera, servicio integral de mantenimiento y reparación a plataformas. Además, cuenta con plantas de manufactura y procesamiento, recinto fiscalizado y el desarrollo de rutas regulares de cabotaje y altura.<sup>112</sup>

7. Puerto de Progreso. Se encuentra ubicado en la Península de Yucatán, al norte 21° 36', al sur 19° 32' de latitud norte; al este 87° 32', al oeste 90° 25' de longitud oeste. Es un punto de enlace turístico y comercial con el Golfo de México, el Mar Caribe y el Océano Atlántico.

Por su posición geográfica se relaciona con los estados de Campeche, Quintana Roo, Chiapas, Tabasco y Yucatán, así como con el resto del país gracias a sus carreteras, vías férreas y su aeropuerto. Es atractivo para el mercado internacional porque su ubicación favorece la entrada y salida de mercancías, así como el establecimiento de plantas maquiladoras y la industrial, por lo que tiene acceso a las costas de Canadá, Estados Unidos y el resto de América Latina y el Caribe.

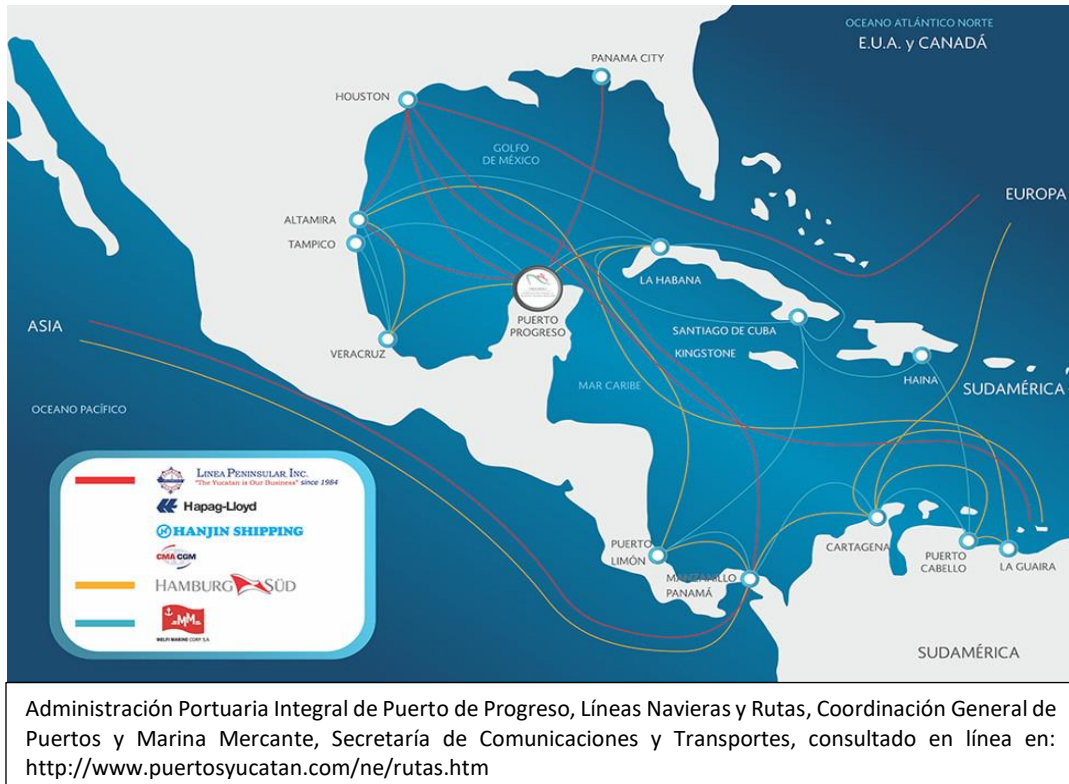
La industria maquiladora juega un papel importante tanto en productos transformados como los textiles, la joyería, los aparatos electrónicos; así como la materia prima, productos del mar, frutas y verduras, miel, productos avícolas y porcinos, etc. Entre los principales servicios que ofrece el puerto se encuentran: carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, muelles, atraque, almacenamiento, avituallamiento,

---

<sup>112</sup> Confróntese con: Administración Portuaria Integral de Puerto de Dos Bocas, *Acerca del Puerto*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <https://www.puertodosbocas.com.mx/acerca-del-puerto>.

lavandería, recolección de basura, servicio de comunicación, báscula, fumigación, reparaciones, lanchaje y remolque.<sup>113</sup>

**Mapa 19. Líneas Navieras y Rutas de Puerto Progreso.**



Según datos ofrecidos en el documento de *Servicio de Transporte Marítimo Regular en México 2016*, de la Dirección General de Marina Mercante, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se localizaron operando a 157 Líneas Navieras Regulares en puertos mexicano, representadas por 65 Agencias Consignatarias. De los cuales, la actividad más importante y activa de encontró en los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Ensenada en el Pacífico y Tampico, Veracruz y Altamira en el Golfo de México.

Sin embargo y a pesar de la obvia importancia que debe de tener y darse a los puertos por ser el punto de enlace con el mar, es un sector que se encuentra muy descuidado y olvidado. La infraestructura e instalaciones de los puertos no cumplen

<sup>113</sup> Ídem.

con las herramientas necesarias para poder cubrir en su totalidad el flujo de mercancías que llegan a los puertos y muchas veces, estos ya no llegan porque se desvían hacia otros puertos que tenga la capacidad de recepción y permita un intercambio comercial en buenas condiciones y con la seguridad tanto de las mercancías como de las embarcaciones y de las personas de mar.

Si bien es cierto que cada sexenio realiza obras para la modernización y mejoramiento de la infraestructura de los puertos, esta sigue siendo básica e insuficiente para las necesidades del país y sobre todo para que las instalaciones portuarias sean competitivas a nivel internacional. Lo que provoca que se encarezcan los servicios de los puertos mexicanos, siendo estos de los más caros del mundo; por ejemplo, mover un contenedor en un puerto nacional cuesta aproximadamente US \$540, es decir, 32% más caro que el promedio mundial que es de US \$435.<sup>114</sup>

Para el Gobierno mexicano, desde años atrás, no ha sido una prioridad crear una política marítima estable y de calidad, como herramienta para impulsar el desarrollo del país, sino que, al contrario, cada vez se encuentra en mayor decremento.

### **3.3 Posición marítima de México en el Mundo.**

Por siglos, el mar ha sido un elemento muy importante e incluso indispensable para muchas culturas, ya que este ha sido una fuente de recursos para el hombre e incluso ha sido un elemento clave para la seguridad y poder de los pueblos. El hecho que un pueblo contara con una salida al mar le ofrecía privilegios y ventajas sobre aquellos que no poseían una salida al mar.

---

<sup>114</sup> Salgado y Salgado José Eusebio, La historia de un proyecto de Ley, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Tesis para obtener el grado de doctor en Derecho, Facultad de Derecho, UNAM, México, 2006, pp. 220.

Las riquezas que brinda el mar son infinitas, puesto que es una fuente ilimitada de recursos para el hombre; en el mar y con el mar se pueden llevar a cabo diferentes actividades con las que el hombre puede gozar y extraer grandes riquezas, ya sea para sus necesidades básicas (es especial la alimentación) o como fuente de poder entre los pueblos. Muchos son los temas en los que se ve involucrado el mar, por lo que a través de los años el hombre se ha visto en la necesidad de regular y reglamentar las actividades que se realizan en él.

En primer lugar, hay que entender que el mar y todas las actividades en las que se vean involucrado el mar son de interés de la nación, por lo que, cada decisión que se tome al respecto tiene que ser aprobada por el gobierno del país en cuestión (el jefe de Estado de cada país tomará las mejores decisiones que así considere favorable para sus ciudadanos). Sin embargo, no hay que olvidar que hoy en día, gracias a la globalización, la labor y los intereses de los Estados involucran a otros actores que complementan y contribuyen en gran medida al logro o fracaso de las metas.

Existe una gran variedad de temas y acuerdos que giran alrededor del mar, que lo involucran directa o indirectamente, como lo es la delimitación de espacios y fronteras entre países, cuidado y protección del medio ambiente, seguridad de la navegación marítima, telecomunicaciones y comunicación, búsqueda y salvamento, comercio internacional, entre otras. Por lo que no sólo es necesaria la participación y cooperación de los Estados, sino también es necesario involucrar a más actores como organismos internacionales.

Es por esta razón que, con la finalidad de que los Estados pudieran llevar a buenos términos sus objetivos de interés nacional, se hizo cada vez más tangible la necesidad de crear alianzas y acuerdos de cooperación entre diferentes Estados, hasta llegar incluso a la creación de un organismo internacional que regulara las actividades marítimas. En 1958, a pesar de ya existir numerosos convenios y acuerdos entre países con diferentes temáticas en relación al mar, se constituye la

Organización Marítima Internacional (OMI), cuya principal “función es la de establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.”<sup>115</sup>

El transporte marítimo internacional representa aproximadamente el 80 % del transporte mundial de mercancías entre los pueblos y comunidades de todo el mundo. El transporte marítimo es el sistema de transporte internacional más eficiente y rentable para la mayoría de las mercancías; constituye un medio de transporte internacional de mercancías seguro y de bajo costo, que fomenta el comercio entre las naciones y los pueblos, al tiempo que contribuye a su prosperidad.<sup>116</sup>

En el 2015, según datos del *Review of Maritime Transport 2016* de la UNCTAD se tuvo la estimación que el volumen del comercio marítimo sobrepasó los 10 billones de toneladas, manteniendo su crecimiento a 2.5 por ciento. De los cuales, la mayor parte de las ganancias y beneficios se ven reflejados en los países como Estados Unidos, Japón, Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, que coincidentemente son países que tienen gran legado en el mar y que cuentan con políticas e infraestructura adecuada para explotar este sector; y más recientemente tenemos la presencia de China cada vez más latente en el comercio internacional.

Es muy importante para el comercio internacional como para las demás actividades marítimas, que los países cuenten con puertos en buenas condiciones para el arribo y salida de las embarcaciones, infraestructura y personal capacitado para realizar las tareas de embarque y desembarque de las mercancías, contar con las señalizaciones y medidas de seguridad estipuladas para la recepción y partida de los buques, además de contar con las reglamentaciones internas y externas necesarias para que se puedan realizar con éxito las operaciones marítimas.

---

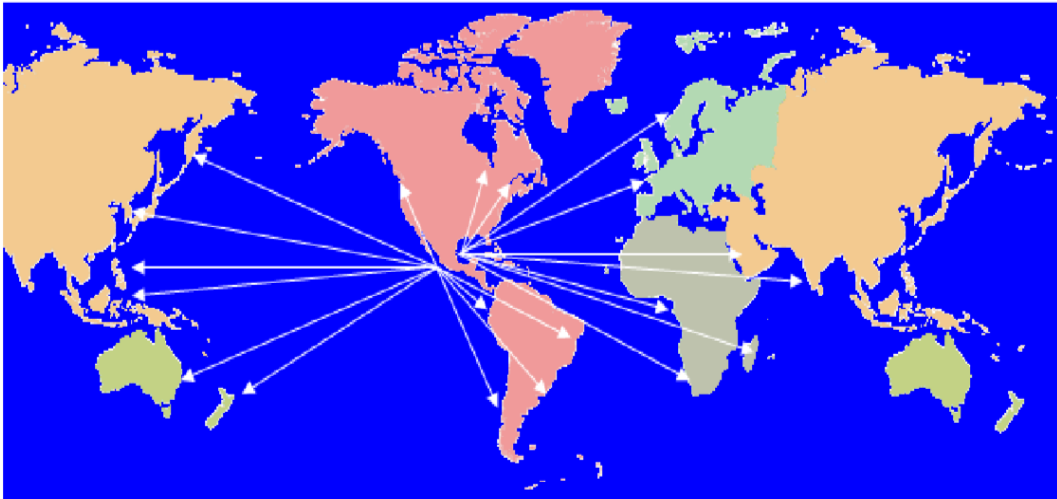
<sup>115</sup> Organización Marítima Internacional, Introducción a la OMI, Organización Marítima Internacional, consultado 3 de junio de 2017, en línea en: <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

<sup>116</sup> Ídem.

Es por esta razón que existe un sinnúmero de acuerdos que retractan el compromiso de los Estados parte para dar cumplimiento y hacer los cambios necesarios, para hacer coincidir las reglamentaciones internacionales y las nacionales, teniendo de esta manera una mayor eficiencia y eficacia.

[...] la cooperación internacional, fundamentada en una clara interpretación del Derecho Internacional y los acuerdos transnacionales, resulta un catalizador de oportunidades juntas y compartidas, y un contexto donde México requiere una participación más intensa para potencializar las coyunturas globales para el beneficio nacional. De igual manera, adentrarse al entorno marino requiere un desarrollo tecnológico considerable en el diseño y construcción de barcos, puertos e instalaciones logísticas, para obtener el mejor aprovechamiento del mar y sus recursos.<sup>117</sup>

**Mapa 20. Destinos Extranjeros que cuentan con servicios desde puertos mexicanos**



SCT, Destinos Extranjeros que cuentan con servicios desde puertos mexicanos, Guía de Servicios de transporte marítimo en México 2009, Dirección General de Marina Mercante, consultado en línea en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/guia\\_new\\_2009.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/guia_new_2009.pdf)

En el 2016, la Dirección General de Marina Mercante registró la existencia de 64 Agencias Consignatarias con representación en nuestro país a través de sus

<sup>117</sup> Vicealmirante C.G. DEM. Ángel Enrique Sarmiento Beltrán, *El Poder Marítimo Mexicano en el siglo XXI. Realidades y Prospectivas; Prologo*, Centro de Estudios Superiores Navales, México, 2013, pp. X.

diferentes puertos, a las que pertenecen 157 Líneas Navieras; de estas 142 en servicio de altura y 15 en servicio de cabotaje. Lamentablemente, la mayoría de las Líneas no son de nacionalidad mexicana; 3 son africanas, 23 son asiáticas, 47 son europeas, 9 son de Oceanía y 86 pertenecen al continente americano, de ellas sólo 24 son de nacionalidad mexicana.

México, al ser parte de la OMI, pero sobre todo al ser un Estado comprometido con la paz, la seguridad y la cooperación con los demás Estados, se ha comprometido a numerosos acuerdos internacionales para la preservación y mejoramiento del medio marítimo, así como de las actividades que ahí se realizan, vigilando el buen estado de los instrumentos que se utilicen para este fin. Lo cual, lo ha llevado a realizar modificaciones y adecuaciones tanto en su marco jurídico como en su infraestructura; que, si bien esta sigue siendo básica a comparación de otros países, lo ha ayudado mucho a mejorar su situación marítima.

“Entendiendo la grandeza marítima de nuestro país, por su situación geopolítica y geoestratégica, debemos también vislumbrar que el prestigio y el desarrollo de México se pone de manifiesto en el cumplimiento de los compromisos internacionales adquiridos en el ámbito marítimo ante la comunidad marítima internacional, por lo que se mencionarán solamente algunos, probablemente los más relevantes:

“Seguridad y Protección marítima: Seguridad Marítima (SOLAS/74); Abordajes en la Mar (COLREG/72); Búsqueda y Salvamento (SAR/79); Titulación y Guardia (STCW/78); Seguridad de Contenedores (CSC/72); Telecomunicaciones (IMSO/76).

“Protección al Medio ambiente Marino: Hidrocarburos (INTERVENTION/69); Buques (MARPOL 73/78); Vertimiento (LONDRES/72); Preparación y Respuestas (OPRC/90); Anti-incrustante (ANTIFOULING/01); Aguas de Lastre (BALLAST/04).

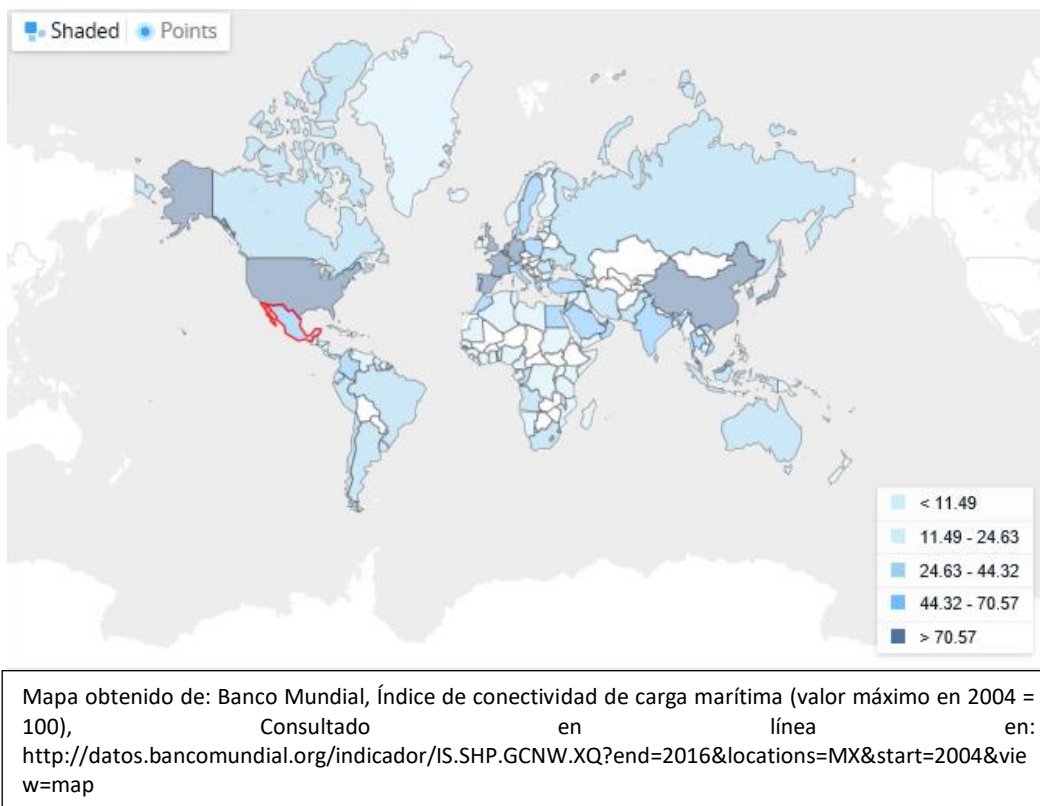
Responsabilidad e Indemnización: Responsabilidad Civil (CLC/PROT/92); Fondo Internacional (FUND/PROT/1992); Límite de responsabilidad (LLMC/76).



Otros asuntos: Facilitación (FAL/65); Arqueo de Buques (TONNAGE/69); Salvamento Marítimo (SALVAGE/89); Actos ilícitos (SUA/88).”<sup>118</sup>

A pesar de pertenecer a números tratados, tanto bilaterales como multilaterales, en el ámbito comercial, México aún tiene muchas deficiencias que no le permiten competir realmente con otros países y cumplir las necesidades del transporte marítimo ya que no cuenta con una flota mercante propia y los buques que tiene no cumplen con las reglamentaciones internacionales establecidas, como la edad de los buques o la capacidad que deben de tener. Además, no cuenta con la infraestructura ni con la reglamentación jurídica suficiente para respaldar las actividades marítimas.

**Mapa 21. Índice de conectividad de carga marítima.**



<sup>118</sup> Capitán de Corbeta C.G. Martín Rafael Rodríguez Plata, Sistemas de Control de Tráfico Marítimo en El Poder Marítimo mexicano en el siglo XXI. Realidades y prospectivas, Secretaría de Marina-Armada de México, Centro de Estudios Superiores Navales, México, 2013, pp. 58, 59.

Según datos del Banco Mundial, México ocupa la posición 28 a nivel mundial en Tráfico Marítimo de Contenedores (TEU)<sup>119</sup> con 5.273.945 en 2014; ocupando el primer lugar se encuentra China con 181,635,45 y en segunda posición Estados Unidos con 46,488,523, quedando en último lugar Paraguay con 10,540. Mientras que, con respecto al Índice de conectividad de carga marítima (valor máximo en 2004 = 100), México tiene 50.9, lo que lo posiciona en un nivel intermedio a nivel mundial, siendo que con sus ventajas geográficas podría ocupar un lugar más privilegiado.

La posición que ocupa México en el mundo en cuanto al ámbito marítimo deja mucho que desear, pues claramente no se tienen los mejores resultados ni mucho menos los beneficios que podría tener si se contara con una infraestructura portuaria adecuada que pudiera recibir todas las mercancías que desean ingresar al país, si las políticas estuvieran bien fundamentadas para defender y privilegiar las ganancias del país y permitiera el establecimiento de empresas mexicanas dedicadas al comercio marítimo o cualquier otra actividad marítima, si se tuviera las embarcaciones necesarias y de calidad para realizar las operaciones que se demanden bajo el abanderamiento y pabellón mexicano, entre otras actividades que traerían beneficios al país y sobre todo a los ciudadanos. Sin embargo, se tiene que reconocer la gran labor que realizan las instituciones mexicanas y sobre todos los trabajadores de estas mismas, ya que con los pocos recursos que les otorga el gobierno, no alcanza para mantener una flota mercante digna de alcanzar los estándares internacionales, ni contar con la infraestructura e instalaciones que tienen los puertos internacionales, pero que aun así, logran sacar adelante sus labores.

Un claro ejemplo es que, para el 2013 “del total de la inversión en infraestructura destinada a los medios de transporte, el 76% se dedica al sistema carretero y

---

<sup>119</sup> El Tráfico Marítimo de Contenedores se refiere a la unidad de medida.

únicamente el 7% es aplicado al marítimo.”<sup>120</sup> Lo cual deja con un margen mínimo de acción para realizar todas las actividades del sector como la inversión en infraestructura, la modernización de los puertos, la creación y modificación de la reglamentación marítima, la industria de construcción naval y habilitación de astilleros, la operatividad de las instituciones gubernamentales como las APIs y las propias Secretarías de Marina y Comunicaciones y Transportes, etc.

Por lo que se hace evidente el error que se cometió a pasar a manos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo relacionado al sector marítimo, dado que no es su prioridad atender las necesidades de este sector y mucho menos se encuentra capacitado para dar respuesta a todos los requerimientos al ser un sector muy amplio. Ahora que vuelve a manos de la SEMAR, se espera que se impulse nuevamente la industria marítima en sus diferentes áreas.

---

<sup>120</sup> Vicealmirante SIA. I. NAV. José Antonio Sierra Rodríguez, Construcción Naval: Realidades y Perspectivas, en El Poder Marítimo mexicano en el siglo XXI. Realidades y perspectivas, Secretaría de Marina-Armada de México, Centro de Estudios Superiores Navales, México, 2013, pp. 129.

## CONCLUSIONES

Tras un largo caminar en el que se han presentado diferentes retos y obstáculos, llega el momento en que una pequeña luz comienza a vislumbrarse a lo lejos, dejando entrever cierta claridad entre tanta oscuridad. Las enseñanzas, experiencias y deseos que me dejan esta investigación sólo es el primer paso de un largo camino a seguir; aún quedan muchas preguntas, aún queda mucho por hacer para que algún día estas palabras logren llegar al lugar indicado para poder hacerse realidad.

La Geopolítica, resumiendo la concepción de varios autores que a través de los años han estudiado y especializado sus conocimientos en esta ciencia, puede ser entendida como la conciencia del espacio geográfico con el que cuenta un país para aplicar sus políticas. Hay que decir que el espacio geográfico de un país, es decir, el territorio, está conformado tanto por el espacio continental como el marítimo e incluso el aéreo, por lo que debe tomarse en cuenta los recursos naturales que provengan de ambas partes no sólo para su explotación, sino también para su cuidado y defensa.

Es necesario y de vital importancia para la verdadera y eficiente aplicación de la Geopolítica, que la conciencia sobre el espacio geográfico sea una conciencia generalizada para todos los habitantes del espacio determinado: de los gobernantes, para que sepan cuidar, administrar y proteger los recursos naturales que posee su país, además de contar con los instrumentos suficientes y necesarios para salvaguardar y explotarlos de una manera benéfica para el país y; de los ciudadanos para que valoren, protejan, amen y exijan el correcto aprovechamiento de los recursos naturales con el que cuentan.

A lo largo de la historia ha habido un debate entre los estudiosos de la Geopolítica en torno a cuál de las dos teorías, la Teoría Continental o la Marítima, debía ser la predominante y más eficiente para lograr los objetivos de los Estados. Así que,

mientras algunos aplicaban políticas y estrategias priorizando el espacio continental, abanderados por la premisa hecha por Mackinder el cual nos dice que *“Quien domine la Europa Oriental dominará la “tierra corazón” [heartland], quien domine la “tierra corazón” dominará la “isla mundial”, quien domine la “isla mundial” dominará el mundo.*” Haciendo referencia a que el país que lograra expandirse y dominar el espacio euroasiático (Rusia) tendría el poderío suficiente para controlar al resto del mundo, debido a que contaría y controlaría una gran cantidad de recursos; otros hacían lo propio con el espacio marítimo bajo la teoría del autor principal de esta teoría, Alfred T. Mahan, quien afirmaba claramente que *“La nación que consiga dominar el mar, en paz y en guerra, controlará el transporte marítimo, dominará el comercio mundial y alcanzará la hegemonía mundial.”*

Lo anterior nos permite entender que es primordial para un Estado que, dependiendo de las características geográficas que posea en su territorio, opte por la aplicación de la Geopolítica continental o marítima, buscando un equilibrio para el aseguramiento y complementación de las fuerzas de un país y que de esta manera logre posicionarse económica, política y socialmente en el mundo y liderar en diferentes ámbitos internacionales.

Distintos pueblos han sido los que han gozado de los privilegios obtenidos por saber aplicar correctamente la Geopolítica a favor de sus necesidades y objetivos, ya que, incluso desde antes de saber de su existencia, se hacía presente la necesidad de saber aprovechar, en primera instancia, los recursos con los que contaban al estar establecidos en determinado lugar geográfico para después aprender a conseguir aquellos de los que carecían. De tal manera que algunos pueblos destacaron entre todos por sus habilidades y conocimientos acerca del entorno en el que se encontraban, así como del espacio que estaban por explorar y explotar, algunos vía marítima algunos otros vía terrestre.

En el caso de México, se puede decir que es un país que cuenta con muchas ventajas geopolíticas con amplio territorio tanto continental como marítimo, que

gracias a su ubicación geográfica beneficia y aumenta aún más las riquezas naturales del país. Cuenta con una superficie territorial de 1,964,375 km<sup>2</sup> y con 11,122 km de longitud de litoral, ocupando el lugar 14 a nivel mundial por su extensión territorial, posición que muchos otros países podrían envidiar.

A pesar de contar con una gran extensión territorial terrestre, no se debe olvidar y mucho menos menospreciar la extensión de nuestros litorales, los recursos que de ellos obtenemos y los privilegios que ofrece al país al ser fuente de grandes vías de comunicación y contacto con el exterior. Gracias a la condición geográfica que identifica a México, desde su nacimiento ha tenido la necesidad natural de conocer y administrar sus recursos, por lo cual sus gobernantes se han preocupado, en mayor o menor medida, en tomar decisiones para aprovechar estos recursos de la manera más conveniente según el caso.

A lo largo de la historia de nuestro país, desde su nacimiento con las primeras civilizaciones hasta la actualidad, México ha tenido una estrecha relación entre los recursos marítimos y la vida de las personas, lo cual ha brindado a su población desarrollarse y especializarse en algunos ámbitos de la industria marítima, desde lo más básico como la alimentación con productos de mar, hasta diferentes oficios como el comercio o la guerra. Sin embargo y a pesar de su gran importancia para el crecimiento y desarrollo económico de un país, México no ha sabido aprovechar adecuadamente las ventajas que este sector ofrece, ya que ha sido abandonado y relegado su importancia durante muchos años, siendo en breves periodos los que se logra recuperar la industria marítima y modernizar.

Los esfuerzos inconstantes y básicos que se realizan en esta industria han traído como consecuencia el deterioro del sector marítimo portuario y el abandono de este recurso tan importante, no sólo a nivel práctico-físico como las instalaciones e infraestructura de los puertos y astilleros, la casi nula construcción de buques, etc. Sino también en lo teórico-social con la ineficiente legislación marítima, la falta de

acción y cooperación a nivel mundial, la indiferente y temerosa relación entre los ciudadanos y el mar, etc.

Es evidente que en el país no existe una Política Marítima de Estado que ayude al crecimiento y desarrollo del país, pero tampoco se puede decir que existe un completo abandono de este sector. Más bien, el peso recae en que no existe, tanto por parte de los gobernantes y líderes del país como de los mismos mexicanos, el interés suficiente acerca del mar para conocer todos los beneficios que se podrían obtener si se impulsara el desarrollo y crecimiento del sector marítimo.

Sin embargo, México podría cambiar el rumbo de su historia y tomar un lugar más importante en el escenario internacional si al fin se decidiera a apostar por el Poder Marítimo. México aún tiene la posibilidad de enmendar su camino y volver su atención al mar para obtener el crecimiento que tanto necesita y busca en otras partes.

En su obra *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, el contraalmirante estadounidense, Alfred T. Mahan, plantea la teoría del Poder Marítimo, la cual nos habla de la importancia que tiene el dominio del mar para un país que busque el crecimiento económico y el desarrollo social, pero sobre todo que busque sobresalir y tener mayor poder a nivel mundial. En esta obra se hace referencia a los seis requisitos fundamentales que debe poseer un país para poder conseguir el poder marítimo: I. Posición Geográfica, II. Conformación Física, incluidos, en relación con ellos, los productos naturales y el clima, III. Extensión del Territorio, IV. Número de Habitantes, V. Carácter de las Personas, VI. Carácter del Gobierno, incluidas las instituciones nacionales.

Los postulados anteriores fueron pensados e implementados por la experiencia de países como Gran Bretaña, Francia, Holanda e incluso Alemania, que son los países que más han destacado y sido reconocidos en la aplicación de la geopolítica

marítima para el desarrollo de sus países y que a través de la historia se ha podido aprender de los errores y aciertos.

Cabe mencionar que hay una gran confusión con respecto a la Teoría de Mahan, ya que se considera que es una teoría bélica que sólo lleva a la guerra, pero hay que decir que, si bien Estados Unidos ha hecho recurso de ella para justificar sus acciones militares y su expansión a otros Estados, es pertinente hacer la aclaración que el argumento principal de Mahan era usar el Poder Marítimo para controlar el mundo en el ámbito comercial. No obstante, afirma la necesidad de mantener una flota naval grande y capacitada para resguardar la seguridad del país y los ciudadanos.

Siguiendo lo expuesto a lo largo de la investigación, México podría encajar perfectamente en el perfil de una potencia marítima, por lo que a continuación me enfocaré en analizar y comparar la teoría del contraalmirante Mahan en relación con las características de México.

- I. **Posición Geográfica:** Como primer punto se menciona que el país en cuestión debe tener una buena posición geográfica. Mahan no sólo se refiere a la localización del país per se, sino a las ventajas que esta le ofrece al país, por ejemplo, la seguridad tras el resguardo de sus costas que disminuyen el riesgo de ser atacado e incluso conquistado, ya que se considera que es más fácil ser atacado vía terrestre, puesto que hay mayor vulnerabilidad al ser más fácil el desplazamiento en tierra que en mar. También se considera el hecho que se tendría que hacer un mayor gasto en seguridad naval para proteger sus costas, pero un menor costo en fuerza militar; la argumentación de Mahan sobre este punto se centra en que, una vez tomadas las medidas necesarias para lograr el aseguramiento de sus costas a través de la fuerza naval, la preocupación por un ataque enemigo será menor y sólo tendrá que enfocarse y trabajar en la explotación de los beneficios.



México es sin duda uno de los países mejor ubicados ya que es de los pocos países que tiene acceso a dos océanos<sup>121</sup>; el Pacífico y el Atlántico, de los más importantes que facilitan el acceso y la comunicación con el resto del mundo, además de una posición privilegiada al tener como vecino en su frontera norte a uno de los países más importantes del mundo, Estados Unidos, así como el contacto directo con el resto de los países latinoamericanos. Todas estas características benefician a México porque se encuentra ubicado en un punto del mapa donde todos voltean a ver de manera casi obligatoria, considerándose el medio para vincularse con otros países, especialmente con Estados Unidos. Sin embargo, todas estas oportunidades que le fueron otorgadas a México han sido ignoradas por muchos años y no se han obtenido los resultados que plantea Mahan.

- II. **Configuración Física:** Contar con una configuración y conformación física de sus costas que permita el fácil acceso e interacción entre tierra y mar, es decir que, debido a la configuración física del territorio, la población sienta un apego natural hacia el mar; los recursos marinos y las actividades que en él se realiza. Además de ser necesario, como complemento de lo anterior, que exista una infraestructura portuaria capaz de realizar las actividades marítimas, esto también propiciará que el deseo por aventurarse a relacionarse y conocer otras tierras sea una necesidad innata de la población en busca de los recursos que ellos carecen y así poder obtenerlos.

Se debe tener una muy buena planificación de la posición de los puertos y de los vínculos que existan entre mar y tierra ya que, si bien una buena infraestructura y fácil acceso puede contribuir a la interacción entre los ciudadanos y el exterior, puede ser un arma de doble filo al permitir de igual manera el fácil acceso a los enemigos. Por lo que tiene que ir de la mano con

---

<sup>121</sup> En el mundo, sólo tres países tienen salida a tres océanos: Canadá, Estados Unidos de América y la Federación Rusa. Mientras que a dos océanos tienen salida los siguientes países: México, Guatemala, Honduras, Costa Rica, Nicaragua, Panamá, Argentina, Chile Colombia, Brasil, Noruega, Sudáfrica, Egipto, Israel, Tailandia, Federación Malaya, Indonesia, Timor y Australia.

la seguridad y defensa de la nación, usando de la misma manera (a favor o en contra) los factores geográficos que brinda la naturaleza como protección y resguardo, complementándose entre si.

Para el caso de México, de los 32 estados que conforman al país, 17 estados (11 en el Pacífico y 6 en el Atlántico) cuentan con salida al mar. Dentro de estos estados, existen 73 puertos e instalaciones portuarias, 39 ubicados en el Pacífico y 34 en el Atlántico, esta posición beneficia al país puesto que facilita la comunicación y permite la interacción política, cultural y comercial con el resto del país y el mundo.

Si bien es cierto que existe una buena cantidad de recursos que se pueden obtener de la tierra y contribuyen al desarrollo del país y de su población, estos no se comparan con la infinidad de productos del mar que se pueden usar para el consumo humano y que incluso tienen más aporte nutrimental, esto sin incluir las actividades económicas que tienen su fuente de poder en el mar. A pesar de esto y de las carencias que se puedan llegar a pasar por falta de recursos, los mexicanos han decidido olvidar que pueden voltear al mar para proveerse de lo que necesitan, seguimos manteniéndonos en tierra y explotándola aun cuando ya no hay más, sin darnos cuenta de que en las costas tenemos una gran fuente de riquezas.

Tampoco se puede olvidar e ignorar el hecho que la infraestructura de nuestros puertos y la conectividad a ellos vía terrestre sigue careciendo de muchas cosas para poder ser utilizadas como impulso a los propios mexicanos para decidir ir a explorar el espacio marítimo, como incrementar la seguridad del país. Es un riesgo latente para las embarcaciones que llegan a costas mexicanas por la falta de mantenimiento a los señalamientos marítimos, lo que impide, dificulta y retrasa las relaciones comerciales, además de poner en riesgo la seguridad de las personas. Es aún más triste el hecho nuestra Marina Armada no cuente con los instrumentos suficientes

para salir a salvaguardar los mares del país, ya sean buques de calidad, armamento, infraestructura en los puertos e incluso la misma educación marítima.

- III. **Extensión del Territorio:** Es necesario que el país en cuestión tenga una situación geográfica ampliamente favorable a los océanos. Así como es importante la localización geográfica del país y su configuración física, es necesario y vital la extensión marítima de un país para lograr el poder marítimo.

La influencia del Estado hacia su mar no sólo llega hasta las costas, sino que abarca aún más. En siglos anteriores se utilizaron varios métodos para delimitar la jurisdicción de los Estados en el mar, es decir, saber hasta donde el mar pertenecía a un país y, por lo tanto, su explotación y demás beneficios que se obtuvieran de él, iban a caer en manos de la nación. Actualmente esta situación quedó delimitada a través de la Convención de Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar de 1982, de la cual México fue impulsor, donde se estableció el límite del Mar Territorial con 12 millas náuticas, la Zona Contigua que va de la milla 12 a la 24 y la creación de la Zona Económica Exclusiva que abarca 200 millas náuticas. Esto también ha provocado que se busque la expansión del territorio de los Estados para tener mayor jurisdicción en el mar.

México cuenta con 11,122 km de litoral que permite el acceso a dos grandes océanos: 7,828 km en el Océano Pacífico y 3,294 km al Océano Atlántico. Sumado con las 200 millas náuticas que corresponden a la Plataforma Continental a la cual tiene jurisdicción el Estado Mexicano, hacen de México un país bioceánico. De la totalidad del territorio mexicano, 3.1 millones corresponden a la superficie marítima, es decir, 1 ½ más que la superficie terrestre, además que hay que destacar que la línea fronteriza marítima es 2.5 veces más grande que la terrestre, lo que nos da una visión de hacia

donde se debe de dirigir nuestra mirada a la hora de proteger y salvaguardar nuestras fronteras.

Tenemos un gran territorio que proteger y explotar, en ese orden exactamente; cuidarlo y mantenerlo a salvo no sólo de enemigos invasores, sino de cualquier elemento que pueda dañarlo y ponerlo en peligro, ya que eso recaería en un gran peligro para la población, para que podamos gozar de los recursos y privilegios que nos ofrece. Tanto en tierra como en mar se hace indispensable la seguridad, siendo que ambas partes han sido descuidadas por años en nuestro país, pero se incrementa el peligro al descuidar y abandonar la seguridad de nuestras costas por estar enviando a los marinos a proteger las calles ante tanta inseguridad.

- IV. **Población:** Contar con un número de habitantes suficientes y necesarios para poder sobrevivir con los recursos naturales que brinda el país. La cantidad de habitantes no sólo se refiere a tener un número alto o bajo, sino que va adecuado a las condiciones y características del país, en otras palabras, la población va conforme a la capacidad que el país tenga para mantener y sacar adelante a su población según los recursos con los que cuente.

Más allá de eso, la población será la responsable de administrar, explotar y disfrutar los recursos, por lo que es vital que exista una correlación entre cantidad y calidad. Sobre todo, se requiere una gran cantidad de personas empleadas en el sector marítimo, tanto en la industria y la academia como en la salvaguarda.

Según la Encuesta Intercensal 2015, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se estima que hay una población de 119

millones 530 mil 753 habitantes en México<sup>122</sup>. De tal manera que México se ubica en la posición número 11 a nivel mundial de países más poblados, por lo que se puede inferir que hay una buena relación entre el territorio y la población. Sin embargo, se deja la interrogante con respecto a si la población puede vivir con los recursos del país, puesto que los recursos no se encuentran bien administrados ni mucho menos distribuidos.

En cuanto a las actividades económicas, la mayoría de la población mexicana no se dedica a actividades relacionadas con el mar, sino que son muy extraños los casos en los que las personas deciden dedicarse a actividades marítimas, siendo un sector muy descuidado en todas las ramas. Lo que hace necesario buscar y despertar el interés de la población por especializarse en el sector marítimo, más aún está la necesidad que el gobierno abra las puertas a este sector e impulse el crecimiento y desarrollo de esta industria.

- V. **Características de la población:** Se refiere a la visión emprendedora y comercial de la población. Mahan argumenta que, para lograr el desarrollo del Poder Marítimo en un Estado, es indispensable el trabajo que realicen sus ciudadanos para alcanzar los objetivos deseados en esta área, por el hecho de tener ambiciones y deseos de conseguir el Poder Marítimo que traerá grandes beneficios a su nación y también riquezas personales.

En este punto se hacen expreso los deseos y ambiciones de todos y cada uno de los habitantes de un país; las ganas, el interés y la visión emprendedora que estos tengan para impulsar el desarrollo marítimo de su país en cada una de las facetas necesarias, para obtener y disfrutar de todos los beneficios que se obtengan. Si bien puede existir un interés y afecto más

---

<sup>122</sup> Población, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, 2015, <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/estructura/>. Datos actuales de 2017, informan que en México hay una población de 123,057,147 habitantes; de los cuales 59,508,416 son hombres y 63,548,731 son mujeres.

íntimo hacia el mar y sus recursos, queda explícito el hecho que habrá una recompensa cuantiosa al internarse en estas labores.

Los beneficios personales que se obtienen de esta industria son muchos y de muy buena calidad; la pesca, la investigación, la seguridad y sobre todo las actividades comerciales, tienen una muy buena remuneración económica que se refleja en sus trabajadores, en la sociedad y en el país. Aunque el esfuerzo, los conocimientos y el trabajo son equiparables a las ganancias, debido que no es tan sencillo trabajar en esta industria por los riesgos que existen y la complejidad del área, sobre todo tomando en cuenta que es un sector muy poco explorado a comparación de los demás.

El peso que tiene la industria marítima en la economía del país es muy grande y muy importante, aunque algunas veces no lo parezca así, se estima que tan sólo en el movimiento de mercancías por vía marítima representó, para 2016, el 65% del PIB, a pesar de que en México sólo el 32% del comercio se lleva a cabo por este medio. Lo anterior nos permite percibir, de cierta manera, los frutos que se obtienen de este medio.

El sector marítimo mexicano, si bien no es de los más fuertes e influyentes del mundo, es un fuerte generador de empleos tanto directos como indirectos. Según la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo CAMEITRAM, se cuenta con aproximadamente 300,000 empleos en este sector, los cuales se encuentran alta y constantemente capacitados.

VI. **Características del gobierno, incluyendo sus instituciones nacionales:**

Finalmente, se habla de la necesidad de un país que tenga una forma de gobierno capaz e interesado en llevar al país a su máximo potencial bajo las características de un gobierno abierto, democrático y liberal. Mahan apunta hacia la responsabilidad de los gobernantes sobre el rumbo que tome el país, debido a que ellos son los que toman las decisiones sobre las políticas y

prácticas que se deban tomar en el país, esto incluye la decisión de liderar al país hacia ser una potencia marítima. Sin embargo, también queda claro que el gobierno no lo es todo porque, para empezar, los ciudadanos tienen una gran responsabilidad al elegir a sus gobernantes (puesto que se habla de un país democrático) y exigirles tomar decisiones que respondan a sus intereses y necesidades; aún más, se habla de la combinación de fuerzas entre el gobierno y el sector privado, haciendo un llamado importante hacia los “grupos de presión” que estén interesados en fortalecer la industria marítima naval y que en consecuencia se lograrían resultados en lo comercial que encaminarían al país hacia un futuro próspero.

En México, han sido pocos los gobernantes que se han preocupado y ocupado por el ámbito marítimo del país, tales como Antonio López de Santa Anna, Maximiliano I de Habsburgo y Porfirio Díaz Mori, quienes no sólo son repudiados por la historia mexicana, sino que sus obras realizadas en este sector fueron olvidadas y desechadas. Afortunadamente no todos sus esfuerzos fueron en vano, muchas de sus acciones son el esqueleto de lo que existe actualmente; leyes y reglamentos marítimos, infraestructura portuaria, relaciones comerciales, escuelas navales, etc.

Desde hace algunos años, los gobernantes se han preocupado en cierta medida en atender los asuntos del mar, esto más como una obligación que como un deseo, ya que con el pasar de los años se hace necesaria la modernización de los puertos que se van desgastando de manera natural con el uso constante, la actualización de las leyes y reglamentos marítimos, las relaciones con los países y la renovación de alianzas de cooperación internacional. Pero, debido al poco o nulo conocimiento sobre el mar, se han cometido grandes errores en la toma de decisiones de la industria marítima como que han provocado la decadencia de este sector, en especial por la falta de presupuesto que se le otorga.

Hay que reconocer, en cambio, la ardua labor que realiza el sector privado para mantener a flote la industria marítima mexicana. Simplemente hay que considerarse que, en los últimos cuatro sexenios, la inversión en infraestructura portuaria ha sido aportada en su mayoría por la empresa privada.

Sin menospreciar el trabajo que realiza el gobierno a través de sus instituciones, se tienen que aceptar las deficiencias y los huecos que aún existen en el ámbito marítimo para así poder mejorar y llenar los huecos que impiden el crecimiento del país como una potencia marítima y a su vez, están privando a su población de los beneficios que esto podría traer.

Tras este análisis puedo afirmar que México posee de manera natural estas seis características elementales para poder regirse como una potencia marítima. Quedando imposibilitado de explotar estos elementos a su máxima potencia por la falta de voluntad tanto de sus gobernantes como de su población, ya que los recursos ahí se encuentran y mientras esta voluntad no sea cambiada, seguiremos viviendo privados de grandes beneficios que el país necesita y pide a gritos para poder salir adelante.

Todo este tiempo en que México ha quedado rezagado en su evolución a ser un país marítimo, se pone como primer impedimento el hecho que es necesaria una gran inversión económica que significaría gran pérdida para otros sectores, sin embargo, la entrada de dinero que hay en este sector (sobre todo dentro del comercial) es tan grande que puede generar ese dinero por sí mismo y ocuparlo para el mantenimiento de los puertos y demás instrumentos que necesite. El problema es que el dinero que entra al país gracias a este medio se redirige a otros sectores para llenar los huecos y deja sin recursos a este sector.

Esto pasa porque no hay una conciencia y conocimiento de que se podrían obtener mayores ganancias si se apuesta por este sector y después, cuando esté



consolidado, pueda aportar lo necesario a otros sectores. Ligado al argumento de no poder hacer estos cambios pues significaría dejar sin recursos a sectores en donde se emplea una gran cantidad de gente, sin saber que este sector es capaz de producir muchos más empleos y mejor pagados.

Por eso, para que México despierte de su letargo es necesario que comience a realizar cambios en su pensamiento y decida mirar hacia el mar. Es ante la decisión de tratar de buscar una solución ante la penosa situación en que el país se encuentra, que me atrevo a hacer cinco propuestas para que México comience a darle la importancia que merece el mar: 1. Identificación por parte del pueblo mexicano hacia el mar y sus recursos; 2. Apuesta al sector marítimo por parte del Estado; 3. Defensa y protección de los intereses marítimos mexicanos; 4. Búsqueda y cumplimiento de las alianzas y cooperaciones marítimas internacionales y; 5. Continuidad en la aplicación de políticas marítimas.

1. En primer término, me refiero a buscar e incentivar el acercamiento de la población mexicana hacia los recursos del mar. Los mexicanos no estamos acostumbrados a relacionarnos con el mar de ninguna manera posible, el único acercamiento que tenemos es cuando llega la hora de vacacionar y nuestro destino principal se encuentra en una visita al mar; la cual no le hacemos ni siquiera de manera respetuosa y responsable, puesto que dejamos basura y residuos contaminantes al momento de partir y no seguimos las indicaciones que nos da las autoridades correspondientes al momento de presentarse una emergencia. Sin mencionar el hecho que no estamos acostumbrados a consumir productos del mar, por lo que estamos desperdiciando una gran fuente de riqueza y proteína para nuestros cuerpos, que incluso son más sanos y saludables que cualquier otro alimento que ya se encuentra procesado y alterado genéticamente.

Es por eso que se debe de fomentar, en primer lugar, la cultura marítima en la sociedad, ya que ningún desarrollo nacional será posible sin la ayuda de

todos y cada uno de los habitantes del país. La cual sólo será posible si se tiene conocimiento y conciencia de los beneficios que nos otorga el mar y de las ganancias económicas que puede traer al país en general.

2. El Estado Mexicano debe de cambiar su postura con respecto al mar y replantear su Interés Nacional dándole prioridad al medio marítimo, México ya no puede seguir dándose el lujo de ignorar este recurso y desaprovecharlo. La situación económica, política, social e incluso militar en la que se encuentra el país, demandan un cambio en la forma de gobierno – y no me refiero a sólo un cambio de ideología política – sino más bien necesita un cambio de mentalidad para buscar alternativas alternas a lo que por años se ha llevado a cabo y no ha dado los resultados esperados; esto es, voltear a ver a nuestros dos grandes océanos para encontrar una fuente inagotable de recursos.

El mar no sólo nos ofrece alimento y entretenimiento, existen otros elementos como la seguridad, la protección y salvaguarda, el comercio, la energía alternativa (mareomotriz), medio de transporte, el resguardo en su interior de recursos como petróleo y gas, etc. De todos y cada uno de estos se puede obtener diferentes tipos de beneficio, sobre todo económico y político, además que es una gran fuente de empleo.

Si el Estado decidiera invertir o incentivar el crecimiento de la industria marítima a través de la aplicación y seguimiento de una Política Marítima Estratégica, no sólo lograría el desarrollo del Poder Marítimo, sino que influenciaría otros sectores económicos y sociales del país que, a su vez, incrementaría el Poder Nacional. Con esto me refiero a que se debe hacer una renovación y actualización de la legislación mexicana en la que estén involucrados los recursos y actividades marítimas, con el fin de dar un correcto tratamiento y un buen uso a la explotación y trabajo de estos recursos; dotar de las herramientas necesarias y de calidad a la industria

marítima; dar mantenimiento a la infraestructura portuaria; permitir y crear la industria de construcción de buques y astilleros mexicanos, así como fomentar el abanderamiento mexicano; incentivar la educación marítima naval, así como su constante capacitación en temas de importancia nacional e internacional; favorecer e incentivar la pesca y la industria pesquera, fortalecer las instituciones públicas y privadas encargadas de este sector, para que cumplan más eficientemente sus labores; crear mecanismos para el cuidado y preservación de la flora y fauna marítima, así como evitar la contaminación del mar.

3. Todo México tiene un deber hacia la protección del país; mucho se habla del derecho y obligación de los mexicanos de salir a la defensa del país si este se viera amenazado por “un extraño enemigo” y es inevitable pensar y recordar las batallas que ha enfrentado nuestro país, la mayoría llevadas a cabo en tierra, pero ¿qué pasa sobre la protección de nuestros mares?, ¿quién sale a la defensa del país en el mar? Es nuestro deber y responsabilidad salvaguardar nuestras cosas y mares, no sólo en tiempo de guerra sino también en paz se debe mantener una constante vigilancia y no bajar la guardia en ninguna circunstancia.

Para ello es necesario tener una defensa naval altamente capacitada y lista para enfrentar cualquier situación de riesgo en cualquier momento, esta es la labor de nuestra Marina-Armada, dedicada a proteger y salvaguardar nuestros mares. Por lo que es indispensable que el gobierno reconozca su labor y lo ayude a seguir cumpliendo con su labor exitosamente, dándole los instrumentos y medios de trabajo que necesitan, apoyarlos con capacitación constante y de calidad e invertir en nuevas tecnologías para desarrollar el Poder Naval de la Nación y así poder caminar segura y exitosamente hacia el Poder Marítimo.

4. En un mundo globalizado se hace obligatoria la búsqueda de cooperación y trabajo conjunto entre las naciones para lograr un interés común, el cual tiene como base la preservación y mantenimiento de la paz mundial. Cada país podrá tener su un interés en específico que corresponda al Interés Nacional, sin embargo, llega un punto en el que el desarrollo nacional tiene que ser compatible con el desarrollo mundial para poder llevarse a cabo.

México tiene un extenso historial en la labor diplomática en temas marítimos, ha sido impulsor y fiel defensor del medio marítimo, sin embargo, le hace falta comprometerse y llevar a cabo con responsabilidad las hazañas que acuerdan en el medio marítimo, puesto que no sirve de nada firmar cientos de acuerdos internacionales si no se encuentra dispuesto a realizarlos efectivamente. Por eso, es necesario que México retome su compromiso internacional, no sólo en el ámbito marítimo, sino que necesita hacer crecer su presencia e importancia a nivel internacional, haciendo valer su opinión en temas de relevancia internacional y buscar la creación de alianzas con países que tengan los mismos intereses que México sin olvidar y abandonar los intereses nacionales.

5. La labor de México no termina una vez que se hayan aplicado los puntos anteriores, sino que ese es sólo el principio. Este es un trabajo que tiene que permanecer constante y activo por el resto del tiempo o por lo menos hasta que la situación determine lo contrario.

Esta decisión ya ha sido tomada por muchos países anteriormente y que a pesar de los problemas y dificultades, el tiempo ha traído las recompensas merecidas a un gran sacrificio. Son países como Estados Unidos o China, que actualmente figuran como los países más poderosos del mundo en todos los aspectos; tanto económicos, políticos, militares y sociales. Fueron años de trabajo y de cambios en la forma de pensar y actuar de todo el país, momentos difíciles e intensos; cambios tan drásticos e importantes no

sucedan de la noche a la mañana, pero deben comenzar por el deseo de mejorar para que se pueda cumplir.

La implementación de una Política Marítima Estratégica no sólo es requerida por un sexenio, esto va más allá de una simple ideología política o de un compromiso de campaña, se tiene que dar cumplimiento año con año sin importar qué color se encuentre en el poder, puesto que es una visión mucho más larga que nuestra propia vida; es algo trascendental que tiene que alcanzar a futuras generaciones. Quizá nosotros seamos los que comencemos este trabajo y nunca veamos los frutos que da, pero sabremos que nuestros hijos, sobrinos, nietos, serán los que gocen de las recompensas de nuestro trabajo.

La tarea que tiene el país es difícil y pesada, más no imposible, mucho menos una vez que se ha decidido tomar cartas en el asunto, puesto que siempre lo más difícil es empezar. Se tiene que tomar la determinación de querer cambiar y querer trabajar, todos en conjunto, por un fin común: tener el México que nos merecemos.

La Geopolítica ha sido una fiel compañera que ha acompañado a los Estados Unidos Mexicanos desde mucho antes de su creación, ha sido su madre y protectora en tiempos difíciles y su aliada incondicional en momentos claves para su formación. Si bien ha habido momentos de distanciamiento, ha llegado la hora de retomar las relaciones y estrecharlas para hacerlas más fuertes que nunca y permitir el crecimiento y empoderamiento que México se merece frente y con el mundo.

México es un país único que ha sido privilegiado incontables ocasiones; que desde su formación y su historia nos permite crecer y soñar junto a él. Es un país hermoso que está lleno de grandes riquezas, con una población que merece y necesita más

de lo que se le ofrece y de lo que se le pone a su alcance, que nos ha mostrado que a pesar de las dificultades queda esperanza y deseos por sobresalir.

Lamentablemente, mientras que México no aproveche sus características geopolíticas marítimas, no declare su interés por el sector marítimo y no decida introducir la Talasopolítica como instrumento prioritario para impulsar el desarrollo del país, estará privando a su población de una mejor calidad de vida y correrá el riesgo de que otros sean aquellos que exploten sus recursos y quedar fuera del alcance de ser un país desarrollado que compita con otros países.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bosch García, Carlos, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981, 472 p.
- Buenrostro Aguilar, Hugo Javier, *La importancia de una política marítima de Estado para el fomento de la competitividad de la industria del transporte marítimo mexicano*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Administración, Programa de Posgrado Ciencias de la Administración, Universidad Nacional Autónoma de México, México, D.F. 2011, 294 p.
- Celerier Pierre, *Geopolítica y Geoestrategia*, Editorial Pleamar, Buenos Aires, Argentina, 1994, 106 p.
- Del Peón Álvarez Lrenzo, *Geopolítica y Geoestrategia*, Ediciones Ateneo, S.A., México, D.F., 1986, 369 p.
- Extensión territorial de México. Fuente: INEGI. Marco Geoestadístico Nacional 2010.
- Hedden Walter P., *Desarrollo Portuario*, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, 1981, 504 p.
- Juan De Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, Editorial Litorales, México, D.F., 1962, 718 p.
- Mahan, Alfred T., Amparo Amézuita (traducción), *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo. Presente y Futuro*, Universidad Nacional de Colombia, Sede San Andrés, Editorial Unilibros, Colombia, 2000, 204 p.
- Matilde Souto Mantecón, *Grandes puertos, pequeñas radas y fondeaderos de contrabando en la Nueva España del siglo XVIII*, México y su mar, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, México, 2010, pp. 91.
- Molinar Horcasitas Juan Francisco, et. al., *México y su mar*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, México, 2010, 301 p.

- Quintana Adriano Elvia Arcelia, *Instituciones mercantiles; Antología*, México, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, 2006, pp. 168.
- Salgado y Salgado, José Eusebio, México, *La historia de un proyecto de Ley, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo*, Tesis para obtener el grado de doctor en Derecho, Facultad de Derecho, UNAM, México, 2006, 906 p.
- Saracho López Federico José, *Geopolítica: Origen y Desarrollo en la Europa Continental. Fundamentos de Geopolítica. Visión y análisis*, CESNAV-UNAM, México, 2012, p. 87.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Estrategia y Desarrollo Portuario*, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, México, D.F., 1982, 251 p.
- Terzago Cuadros, Jorge, *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) contraalmirante U.S. Navy, Su contribución como historiador, estratega y geopolítico*, Diplomado de Relaciones Internacionales, Universidad Viña del Mar, Viña del Mar, 2005, 33 p., PDF: <http://www.cialc.unam.mx/pdf/mahan.pdf>
- Truyol y Serra, Antonio, *Kjellen y la Geopolítica, Geopolítica y Geoestrategia*, tomo primero, Universidad de Zaragoza Cátedra General Palafox, Zaragoza, España, 1965, 142 pp.
- Vicealmirante C.G. DEM. Sarmiento Beltrán Ángel E., et. al., *El Poder Marítimo mexicano en el siglo XXI. Realidades y perspectivas*, Secretaría de Marina-Armada de México, Centro de Estudios Superiores Navales, México, 2013, 278 p.
- Vigarié André, *La Mer et la Géostratégie de Nations Economica*, Paris, Francia, 1995, 432 pp.



## FUENTES ELECTRÓNICAS

- Administración Portuaria Integral del Puerto de Acapulco, Inicio, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.apiacapulcoport.com/servicios-portuarios/>
- Administración Portuaria Integral del Puerto de Chiapas/Madero, *Inicio*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017 en línea en: <http://www.puertochiapas.com.mx/>
- Administración Portuaria Integral del Puerto de Coatzacoalcos, *Inicio*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017 en línea en: <http://www.puertocoatzacoalcos.com.mx/>
- Administración Portuaria Integral del Puerto de Dos Bocas, *Inicio*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 31 de mayo de 2017 en línea en: <https://www.puertodosbocas.com.mx/>
- Administración Portuaria Integral del Puerto de Ensenada, *Inicio*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017 en línea en: <https://www.puertoensenada.com.mx/>
- Administración Portuaria Integral del Puerto de Guaymas, *Inicio*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <https://www.puertodeguaymas.com.mx/>
- Administración Portuaria Integral del Puerto de Manzanillo, *Inicio*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertomanzanillo.com.mx>
- Administración Portuaria Integral del Puerto de Mazatlán, *Inicio*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de

Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertomazatlan.com.mx/>

- Administración Portuaria Integral del Puerto de Mazatlán, S.A. de C.V., Puerto de Mazatlán, *Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2007-2012*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: [www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pms/pmdp/maz.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pms/pmdp/maz.pdf).
- Administración Portuaria Integral del Puerto de Salina Cruz, *Inicio*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado en línea en: <http://www.puertosalinacruz.com.mx>
- Administración Portuaria Integral del Puerto de Vallarta, *Inicio*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertodevallarta.com.mx>
- Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz, *Inicio*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puertodeveracruz.com.mx>
- Anuario estadístico y geográfico de los Estados Unidos Mexicanos, 2015, INEGI, México, PP. 925. Formato PDF, consultado el 21 de mayo de 2017, en línea en: [http://www3.inegi.org.mx/sistemas/componentes/previsualizador/vista.aspx?arch=/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/aegeum/2015/702825077280.pdf&tipo=1](http://www3.inegi.org.mx/sistemas/componentes/previsualizador/vista.aspx?arch=/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/aegeum/2015/702825077280.pdf&tipo=1).
- Arámburu Enrique, *La Talasopolítica: fundamentos de una disciplina*, El periódico del CEID, Octubre-Diciembre 2004, pp. 6 – 7. Consultado en línea en: [www.cialc.unam.mx/pdf/Fundamentos%20de%20la%20Tala.pdf](http://www.cialc.unam.mx/pdf/Fundamentos%20de%20la%20Tala.pdf)

- Aspectos Generales, Puerto de Acapulco, SOMI XXXII; Congreso de Instrumentación, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://somi.ccadet.unam.mx/somi32/acapulco.html>.
- Banco Mundial, *Índice de conectividad de carga marítima (valor máximo en 2004 = 100)*, Consultado en línea en: <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GCNW.XQ?end=2016&locations=MX&start=2004&view=map>
- Cairo Carou, Heriberto. *Geopolítica Crítica*. Diccionario crítico de las Ciencias Sociales. Universidad Complutense de Madrid, consultado en línea en: [http://pendientedemigracion.ucm.es/info/eurotheo/diccionario/G/geopolitica\\_critica.htm](http://pendientedemigracion.ucm.es/info/eurotheo/diccionario/G/geopolitica_critica.htm).
- Capitán de Fragata Im. P. Eg. Esteban Javier Hernández Medina, *El Canal de Yucatán, una Perspectiva Geopolítica: Características Geográficas de México*, Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, Octubre - Diciembre de 2014, Volumen 35, Número 4, México consultado en línea en: [http://www.cesnav.edu.mx/revista\\_pdf/2014/2014-4.pdf](http://www.cesnav.edu.mx/revista_pdf/2014/2014-4.pdf)
- Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, *Monografías del: Fundamentos de la estrategia para el Siglo XXI*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, España, diciembre, 2003, 207 p., consultado en línea en: [http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=27852](http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=27852).
- Coatzacoalcos, Veracruz, Datos Generales del Puerto, Secretaría de Marina, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: [digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioCoatza.pdf](http://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioCoatza.pdf).
- Dallanegra Pedraza Luis, *Talasopolítica: El aislacionismo marítimo de América Latina*, Centro de Estudios Navales (CESNAV), México, 2013, 33 pp., consultado en línea en: [luisdallanegra.bravehost.com/Amlat/Talasola.pdf](http://luisdallanegra.bravehost.com/Amlat/Talasola.pdf)
- Daniel Uicab Alonzo, *Una nueva Marcha al Mar*, SIPSE.com Información en todo momento, el viernes 3 de junio de 2017, consultado en línea en:

<http://sipse.com/opinion/una-nueva-marcha-al-mar-columna-daniel-uicab-alonzo-207777.html>

- Dirección General de Marina Mercante, *Historia de la Marina Mercante, Sistema Portuario Nacional. Los puertos y sus características*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>
- Dirección General de Puertos y Marina Mercante, *Sistema Portuario Nacional*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado en línea en: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos-de-mexico/>, actualizada al 06 de enero de 2017, a las 15:31 hrs.
- Felipe II. Madrid, 11 de enero de 1593 – UPF, consultado 10 de junio de 2017, en línea en: <https://www.upf.edu/asia/projectes/che/s16/felipe.htm>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, *Extensión territorial de México*, Marco Geoestadístico Nacional 2010, Formato PDF, consultado el 21 de mayo de 2017, en línea en: <http://cuentame.inegi.org.mx/territorio/extension/default.aspx?tema=T>.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, *Población*, México, 2015, consultado el 21 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/estructura/>.
- Mahan A. T., *The Influence of Sea Power Upon History. 1660-1783*, The Project Gutenberg eBook, consultado en línea en: <http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm>
- Melchor Arellano, *¿Puerto de Tuxpan competirá en serio con el de Veracruz?*, ALTONIVEL, el 18 de enero de 2016, a las 10:35, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.altonivel.com.mx/55094-puerto-de-tuxpan-competiria-en-serio-con-el-de-veracruz/>.
- Mexplus Puertos, Puerto de Altamira, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <http://mexplus.com.mx/portal/puertos.php?m=1>

- Organización Marítima Internacional, *Introducción a la OMI*, Organización Marítima Internacional, consultado en línea en: <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>.
- Punto Logístico Caeli, Topolobampo-Ahome-Sinaloa, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.puntologisticocaeli.com/start/>.
- Referencias geográficas y extensión territorial de México, INEGI, México, Formato PDF, consultado el 21 de mayo de 2017, en línea en: [http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/internet/1-GeografiaDeMexico/MAN\\_REFGEOG\\_EXTTERR\\_VS\\_ENERO\\_30\\_2088.pdf](http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/internet/1-GeografiaDeMexico/MAN_REFGEOG_EXTTERR_VS_ENERO_30_2088.pdf).
- S/A, Obras menores en puertos en el sexenio de Calderón, el 09/04/2012, en T21 mx, consultado el 3 de junio de 2017, en línea en: <http://t21.com.mx/maritimo/2012/04/09/obras-menores-puertos-sexenio-calderon>
- SCT, *Destinos Extranjeros que cuentan con servicios desde puertos mexicanos*, Guía de Servicios de transporte marítimo en México 2009, Dirección General de Marina Mercante, consultado en línea en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/guia\\_new\\_2009.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/guia_new_2009.pdf)
- Seaports Advisory en Español, *El Puerto de Coatzacoalcos contara con el servicio de contenedores refrigerados y carga seca*, Seaports, del 15 de octubre de 2014, consultado el 31 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.naylornetwork.com/aap-nwl/articles/index-SP.asp?aid=289868&issueID=37627>
- Secretaría de Fomento Económico, Puerto Manzanillo, Gobierno del Estado Libre y Soberano de Colima, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: [http://www.sefome.gob.mx/influ\\_puerto.php](http://www.sefome.gob.mx/influ_puerto.php)
- Secretaría de Gobernación, *DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos*, Diario Oficial de la Federación, 19 de diciembre de 2016,

consultado el 3 de junio de 2017, en línea en: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5465942&fecha=19/12/2016](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5465942&fecha=19/12/2016)

- Secretaría de Gobernación, Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, Diario Oficial de la Federación, consultado el 3 de junio de 2017, en línea en: <file:///G:/PND%20-%20Zedillo.pdf>
- Secretaría de Gobernación, Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, Diario Oficial de la Federación, consultado el 3 de junio de 2017, en línea en: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=766335&fecha=30/05/2001](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=766335&fecha=30/05/2001).
- Secretaría de Gobernación, Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, Diario Oficial de la Federación, Formato PDF, consultado el 3 de junio de 2017, en línea en: [file:///G:/PND\\_2007-2012.pdf](file:///G:/PND_2007-2012.pdf)
- SEMAR, *¿Qué hacemos?*, Secretaría de Marina, Gobierno de México, consultado 25 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.gob.mx/semar/que-hacemos>.
- Sin Barreras, Programa Nacional de Infraestructura, consultado 25 de mayo de 2017, en línea en: <https://www.gob.mx/sinbarreras/videos/programa-nacional-de-infraestructura-19992>.
- Sinaloa Makin Business Hapen, *Mapa virtual*, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.citsinaloa.gob.mx/es/inversion/tecnologias.html>.
- STC, *¿Qué hacemos?*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Gobierno de México, consultado el 25 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.gob.mx/puertositymarinamercante/que-hacemos>
- Trade & Logistics Innovation Center, *Puerto de Veracruz*, Rutas, consultado el 30 de mayo de 2017, en línea en: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos/principales/puerto-de-veracruz>