LA ARMADA DE MÉXICO FRENTE A SUS PARES DE AMÉRICA LATINA

Mexican Navy Facing its Counterparts in Latin America

Marcos Pablo MOLOEZNİK*

Fecha de recepción: enero del 2011

Fecha de aceptación y versión final: septiembre del 2011

RESUMEN: La condición de México como estado ribereño, país bioceánico con un extenso litoral marítimo, invita a someter a revisión crítica su poder naval frente a sus pares de la región, en tanto medio coercitivo necesario para preservar los intereses marítimos nacionales y hacer valer los derechos reconocidos por los instrumentos jurídicos internacionales.

Palabras clave: intereses marítimos, poder naval, poder marítimo, armada, México, América.

ABSTRACT: Mexico's status as a coastal state and a bioceanic country with a large coastline calls for a critical review of its naval power in comparison to its counterparts in the region which is necessary for protecting the national maritime interests and enforcing the rights recognized by international legal instruments.

Keywords: Maritime interests, naval power, sea power, Navy, Mexico, America.

I. BREVE INTRODUCCIÓN

En su documento programático vigente, la Secretaría de Marina-Armada de México, comienza por evaluar así la situación privilegiada del país (Secretaría de Marina, 2008: 2):

México cuenta con una extensa superficie marítima, conformada por el Mar Territorial, sobre el que ejerce soberanía absoluta, y la Zona Económica Exclusiva, en la que se ejercen derechos soberanos en cuanto a la explotación, exploración, conservación y administración de los recursos naturales contenidos en la masa de agua, lecho y subsuelo marino. Ambas representan una superficie marítima de 3.149.920 kilómetros cuadrados (equivalente a una y media veces la superficie nacional), lo que nos ubica en el noveno lugar por extensión marítima, entre los 130 países costeros del mundo. La extensión costera del territorio nacional es de 11.122 kilómetros, de los cuales 7.828 kilómetros están en el Océano Pacífico y 3.294 kilómetros en el Golfo de México y Mar Caribe.

Sin embargo, esta importante fuente de riqueza y comunicaciones y los derechos conferidos por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del

* Dr. Marcos Pablo Moloeznik – Profesor-Investigador de la Universidad de Guadalajara e Investigador Nacional Nivel II del Sistema Nacional de Investigadores (México); e-mail: mmoloeznik@yahoo.es.

Mar, por el estatus de estado ribereño (Organización de las Naciones Unidas, 1982), no guardan correspondencia con su poder naval, al considerarse a la marina de guerra mexicana como costera, modesta y anticuada (Moloeznik, 2005: 203-206).

Dicho en otras palabras, la Armada de México carece de las capacidades mínimas que requiere una marina de guerra, a la cual el soberano le asigna un conjunto de misiones en tiempos de paz y de guerra y que pueden sintetizarse en el ejercicio efectivo de la soberanía en los espacios marítimos. Esto es, la naturaleza del poder naval mexicano se puede definir como de policía marítima, guardacostas o prefectura, cuyos medios sólo le permiten un control real sobre el mar territorial y parcial sobre la zona contigua, como se intenta demostrar más adelante, a partir de un riguroso marco teórico-conceptual y analítico, y en el contexto de sus pares de América Latina (Moloeznik, 2009: 83).

Recapitulando, se pretende llevar a cabo un balance crítico de la Armada de México, sustentado en los fundamentos del poder naval, la identificación de las misiones que se perfilan para las marinas de guerra del siglo XXI, así como diversas clasificaciones y tipologías de las armadas en boga.

II. FUNDAMENTOS DEL PODER NAVAL¹

Tratándose de Estados cuyas costas son bañadas por el mar, en primer lugar se debería abreviar en los siguientes conceptos básicos:

- *Intereses marítimos*; constituyen aquellos aspectos relativos a la seguridad y desarrollo del Estado-Nación, vinculados con el mar. Bajo esta concepción, resulta de importancia capital la denominada *conciencia marítima del pueblo*, a la sazón, savia que nutre a estos intereses; en otras palabras, el intangible de la voluntad nacional, de pueblo y gobierno, de utilizar los beneficios que brinda el mar como verdadero motor que dinamiza y potencia a los intereses marítimos. Los mismos suelen agruparse en tres amplios aspectos:
 - vías de comunicación, para tránsito de mercancías y personas (puertos, industria naval, meteorología);
 - explotación de riquezas del mar y de su fondo, suelo y subsuelo (pesca, algas, nódulos polimetálicos, hidrocarburos, energía/mareas);
 - empleo del mar en el orden político internacional.

En tanto que el poder naval tiene su razón de ser en el respaldo de esos intereses marítimos: no tendría sentido contar con una Armada de no existir intereses

¹ Guitton, 1972; Gorshkov, 1980; Lacaste, 1981; Simpson, 1983; Tangredi, 2002; y Vego, 2008.

marítimos; y, por otra parte, resultaría muy poco sensato no disponer de un determinado poder naval capaz de respaldar los Intereses Marítimos de la Nación (Pertusio, 1990: 19 y 20), lo que impone una revisión de la segunda concepción.

- *Poder naval*: expresión militar de un Estado-Nación en el mar; constituye el respaldo de los intereses marítimos.

Poder naval = Armada = Marina de Guerra + Bases

En principio, se ve plasmado en la Armada o marina de guerra; a la sazón, el servicio armado por excelencia encargado de la defensa de un país por mar; o, lo que es lo mismo, expresión militar en el mar. Para ello, opera con destructores, fragatas, corbetas, buques balizadores, remolcadores, buques de asalto anfibio y, unas pocas, con portaaviones. Además, poseen aviación naval, infantería de marina utilizada para operaciones anfibias, medios de comunicaciones, de entrenamiento, más personal, tanto militar como civil.

Aunque los elementos del poder naval no están limitados a naves de combate, armas y personal adiestrado, sino que incluyen los establecimientos costeros, bases bien ubicadas, tráfico comercial y alianzas internacionales ventajosas. La capacidad de una nación de ejercer el poder naval también se basa en el carácter y cantidad de su población y en la naturaleza de su gobierno, el vigor de su economía, su eficiencia industrial, el desarrollo de sus comunicaciones interiores, la calidad y cantidad de sus puertos, la extensión de su costa y la ubicación de su territorio, bases y colonias, respecto a las comunicaciones por mar (Potter y Nimitz, 1960: VII).

El poder naval, en su más amplia acepción, comprende no solamente su fuerza militar a flote -por quien se rige y gobierna el mar o una parte de él, mediante la acción de las armas, sino también su flota mercante y comercio, fuentes naturales de donde únicamente puede nacer y sostenerse aquél (Pertusio, 1990: 40).

Esto es magistralmente interpretado por Alfred Thayer Mahan (1840-1914) (Sprout, 1968: 219 y ss.)² en su obra “La influencia del poder naval en la historia”, publicada en 1890 en el *Naval War College* de Estados Unidos, en cuyo prefacio aparece la siguiente constatación: “Puede decirse, como regla general, que el «uso y control del mar» es y ha sido siempre un gran factor en la historia del mundo” (Mahan, 1980: 13).

Por lo tanto:

² Nadie como Alfred Thayer Mahan ha influido tan directa y profundamente en la teoría del poder naval y de la estrategia naval. Aceleró y encaminó una revolución en la política naval norteamericana pendiente desde largo tiempo atrás; proporciono un fundamento teórico a la decisión de Gran Bretaña de seguir siendo la potencia naval dominante, y dio un impulso a la evolución naval alemana realizada por Guillermo II y el Almirante Alfred von Tirpitz. De un modo u otro, sus escritos afectaron el carácter del pensamiento naval de Francia, Italia, Rusia, Japón y de potencias menos importantes. Fue un historiador de renombre y, al mismo tiempo, un propagandista del renacimiento del imperialismo.

La Historia del Poder Naval es, en su mayor parte, aunque no de un modo exclusivo, la narración de una serie de luchas entre las naciones, de rivalidades mutuas y de violencias, frecuentemente terminadas en guerra. Mucho antes de que se descubrieran los verdaderos principios que rigen en crecimiento y prosperidad del comercio marítimo, se había visto ya con toda claridad la profunda influencia que éste ejerce sobre la riqueza y el poderío de los países (...). El choque de intereses, los odios nacidos de las tentativas violentas hechas para conseguir la mayor parte de las ventajas comerciales o para apoderarse de distintas regiones con las que convenía establecer comercio, condujeron muchas veces a la guerra. Por otra parte, las guerras originadas por causas distintas han sido modificadas grandemente, tanto en su modo de ser como en sus resultados, por el dominio del mar (...). (Mahan, 1946: 17)

Las principales condiciones que afectan al Poder Naval de las naciones, es el resultado de ciertas características que los británicos poseían (Mahan, 1980: 32 y ss.):

- I. Posición geográfica (en el caso de Gran Bretaña, potencia insular en medio de líneas marítimas);
- II. Configuración física incluyendo en ésta, con su relación con ella, los productos naturales y el clima (posesión de puertos aptos);
- III. Extensión territorial (suficientemente grande para suministrar la riqueza material necesaria, pero no tanto como para ser indefendible);
- IV. Población o número de habitantes (suficiente para proveer tripulaciones);
- V. Carácter del pueblo (grado de conciencia marítima);
- VI. Carácter del gobierno, incluyendo las instituciones nacionales que haya (voluntad de apoyar una política naval progresiva).

Dicho en otros términos, el poder naval consiste en la influencia ejercida por una combinación de fuerzas militares (principalmente navales, pero actuando en conjunto con tierra y aire) y fuerzas no militares. Por lo tanto, una “estrategia marítima” hace referencia a los métodos mediante los cuales los países tratan de mantener o incrementar su poder naval y al modo en que intentan utilizarlo para lograr sus objetivos deseados, en tiempo de paz y de conflicto armado (Till, *et. al.*, 1984: 31).

El pionero del pensamiento naval hace hincapié en la siguiente idea-fuerza:

Del único modo como puede ser peligroso y quizás fatal el ataque al comercio es, con el dominio militar del mar, con la ocupación prolongada de los centros comerciales que posean importancia estratégica; y semejante dominio sólo puede adquirirse por medio de una Marina poderosa utilizada para combatir y vencer al enemigo (...). (Mahan, 1946: 534)

De lo que se trata es del uso y negación, es decir, la capacidad de utilizar el mar con el propósito de hacer la guerra e impedir que el enemigo haga lo mismo.

Esto es, el denominado “control del mar”; entendiéndose por tal el “dominio del mar”, a saber: aquellas actividades dirigidas tanto al uso propiamente del mar como a impedir su uso por parte del enemigo. O sea, la capacidad de usar las líneas de comunicaciones en el mar para propósitos militares y civiles, y negar dicho uso al enemigo (Till, *et. al.*, 1984: 33 y 58).

Tampoco debe pasarse por alto que el dominio de los mares constituye tan sólo un medio al servicio del objetivo político de la guerra. Además, la estrategia naval (así como la aérea) debe interactuar, de manera continua, con la estrategia terrestre. En otras palabras, el dominio de los mares debe ejercerse a fin de influir en las decisiones que solamente pueden ser adoptadas por personas con los pies bien puestos en la tierra, ya sea matándolos de hambre o desembarcando tropas (Howard, 1996).

Cabe destacar que el poder naval es el más completo componente del factor militar, ya que posee cuatro dimensiones: marítima o naval propiamente dicha; aérea; submarina y terrestre; las que se traducen en unidades de superficie (buques); unidades aeronavales (aviones y helicópteros, basados en buques y en tierra); unidades submarinas; y unidades anfibas (infantería de marina), respectivamente.

La existencia de Intereses Marítimos, obliga al Estado ribereño a hacer “uso del mar”. Las Armadas siempre han existido para asegurar al Estado poder hacer uso del mar en beneficio propio, brindando además la capacidad suficiente para impedir que los demás lo usen en detrimento de esos fines (Booth, 1980: 20).

En ese sentido, la Armada de México, por ejemplo, se concibe como 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 (Secretaría de Marina, 2009 d).

Recapitulando, las Armadas existen porque los países con litoral marítimo tienen intereses en el mar que proteger; son un instrumento al servicio del poder político de la nación; actúan en un vasto escenario de fronteras no bien definidas y con posibilidad de proyectarse a enormes espacios no sujetos a jurisdicción alguna, por lo que se reconoce que la proyección del poder naval es, en definitiva, una expresión del poder nacional.

- *Poder marítimo*: expresión amplia de capacidad de una nación para hacer uso del mar, en su acción de proyección política, económica y cultural (George, 1980).

Poder naval + Intereses marítimos = Poder marítimo

La ecuación del poder marítimo, comprende un conjunto de factores que condicionan el logro de los objetivos políticos en el campo de los intereses marítimos; intereses cuya determinación, desarrollo o seguridad se hallan vinculados a la utilización del mar (Blanco Núñez, 1996: 1):

- la conciencia marítima o carácter nacional, entendido como la comprensión del grado en que se depende del mar para la vida y la seguridad;
- el complejo geomarítimo, que viene dado por la situación geográfica, la configuración física y la marina mercante (comercial, pesquera y deportiva);
- la infraestructura explotadora de los recursos del mar;
- el potencial económico;
- el poder naval, conformado por buques y bases.

En este marco y a lo largo de su devenir histórico, las Armadas, concebidas para salvaguardar los intereses marítimos nacionales, han tenido y tienen que cumplir con un conjunto de misiones establecidas por el poder político.

II. CLASIFICACIÓN Y TIPOLOGÍA DE LAS ARMADAS³

A partir de la génesis y desarrollo de las marinas de guerra, y durante muchos años, especialmente a principios del siglo XX, existían múltiples clasificaciones de las diferentes fuerzas navales del mundo, que establecían con criterios más o menos objetivos cuáles eran las más poderosas⁴.

Estos intentos de clasificación de las fuerzas navales, se basaban y basan en la articulación de un conjunto de *medios* al servicio de las misiones establecidas y que, en general, en el caso de las flotas más poderosas, suelen ser -como mínimo- los siguientes seis componentes: (de Sault, 1990: 97-99)

- *Una fuerza de disuasión*, actualmente compuesta exclusivamente por submarinos; los que tienden a ser más grandes y con mayor discreción acústica, incrementándose sensiblemente su costo.
- *Una fuerza de intervención*, integrada por varios buques de superficie y de submarinos de ataque modernos. Su papel es operar en las zonas de alto riesgo y afrontar los medios de combate (navales u otros) adversos. Los instrumentos privilegiados son los portaviones y los submarinos nucleares de ataque. Los grandes buques de combate de superficie son cruceros, destructores y fragatas armadas de misiles. El costo de los componentes de esta fuerza de proyección del poder naval es muy elevado, debido a los equipos electrónicos y los sistemas de armas navales sofisticadas.

³ Booth, 1980: 170-173; De Sault, 1990; *Revista Naval*, 1999; Work, 2005: 75-102.

⁴ En función del tonelaje total, número de buques de línea, preeminencia de determinados medios, número de cañones de gran calibre, entre otros indicadores.

- *Una fuerza de vigilancia*, encargada de operar en las zonas de menor riesgo, para asegurar las misiones de protección de tráfico y de presencia. Esta misión puede ser asegurada por los navíos relativamente menos sofisticados que las unidades llamadas a operar en las zonas de alto riesgo.
- *Una fuerza costera*, responsable de asegurar el control de las aguas territoriales y de la zona económica exclusiva. Los instrumentos de esta fuerza son la aviación de ala fija, a cargo del patrullaje y los navíos ligeros de superficie, esencialmente las corbetas y los patrulleros lanza misiles de alta velocidad.
- *Una fuerza anfibia*, sobre la que se sustenta la proyección de la potencia naval. Son navíos especializados indispensables para poder llevar a cabo desembarcos de fuerza viva en sitios no arreglados. Sin embargo, su número jamás resulta suficiente para las operaciones de gran amplitud y se debe recurrir al apoyo o complemento de otros navíos, en particular los portacontenedores (vg. *Atlantic Conveyor* al servicio de la *Royal Navy* durante la guerra por las Malvinas en 1982).
- *Una fuerza logística*, indispensable para poder operar eficazmente en alta mar. Un navío en acción debe abastecerse todos los 3 o 5 días, lo que supone una gran fila de proveedores petroleros, de municiones, de productos frescos, de navíos con talleres, edificios bases de submarinos; a los cuales se deben añadir unidades de comando y de transmisiones, así como plataformas de información.

Más recientemente se han llevado a cabo esfuerzos serios por encontrar una tipificación de las armadas basadas en parámetros e indicadores objetivos, a saber:

*II.1. Propuesta de clasificación tradicional británica*⁵

Hacia fines de la década de los setenta del siglo pasado, un teórico británico de las relaciones internacionales establece una clasificación de las armadas, basada en las siguientes cuatro categorías:

- *I categoría: mundiales/de primer orden*. Superpotencias (antes era bipolar con la hegemonía compartida de Estados Unidos y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; actualmente, unipolar con Estados Unidos) con interés es a nivel planetario y capacidad económica suficiente que los respalda. Tienen capacidad de despliegue e intervención simultánea en varios lugares del mundo sin descuidar su mar patrimo-

⁵ Booth, 1977: 170-173.

nial. Pueden realizar demostraciones de fuerza permanentes o patrullas regulares en diferentes océanos como algo rutinario. Pero, para ello, requieren contar con puntos de apoyo en tierra, bases y lugares de aprovisionamiento, más o menos próximos a las diferentes zonas de operaciones (por ejemplo, aliados que brinden facilidades navales).

- *II categoría: oceánicas.* Tienen ciertos intereses como para usar el mar fuera de las zonas marítimas adyacentes a sus territorios. Hoy, Japón, Reino Unido, Rusia, Francia, China, India, España e Italia, se ajustan a esta segunda categoría. A diferencia de las mundiales, no tienen suficientes fuerzas como para intentar, a la vez, más de un operativo serio en aguas lejanas sin apoyo ajeno. Son las que, teniendo algún interés en aguas lejanas, tendrán suficiente poder naval como para poder amenazar en forma convincente, de luchar independientemente o disputar el uso del mar en la zona de interés contra todos, salvo contra la oposición más altamente sofisticada.
- *III categoría: contiguas.* Su tarea es la de operar en las zonas marítimas que son una extensión del territorio nacional y de sus áreas defensivas, habiendo poca o ninguna necesidad de operar fuera de las aguas contiguas. Por lo tanto, su ámbito de actuación se circunscribe a un teatro de operaciones más o menos limitado, aunque pueden aspirar a cierta capacidad ofensiva proyectable. Aproximadamente, 60% de las armadas del orbe se encuentran encuadradas en esta categoría, lo que desnuda su heterogeneidad, al integrar desde marinas de guerra que podrían, eventualmente, optar a unirse al grupo de las potencias "hemisféricas" en los próximos años, en base a reforzar sus aspectos más débiles (Alemania, Holanda, Brasil, Taiwán y Turquía), hasta un grupo de armadas de importancia regional, que podrían pesar en un conflicto localizado, pero carecen prácticamente de capacidad de proyección de fuerza (Corea del Sur, Grecia, Canadá, Tailandia, Australia y Perú), (Hill, 1982).
- *IV categoría: costeras.* Se corresponden con los países menores tales como Uruguay, América Central y la mayoría de los estados de Asia y África. Se estima que el 35% de las armadas mundiales se ubica en esta categoría. La excepción es México, pese a su ubicación en el orden mundial y por tratarse de un país bioceánico. La función básica de estas armadas es la de ejercer el control efectivo de su mar territorial; y, con este fin, poseen fuerzas suficientes como para desafiar y desalentar a potenciales agresores. En general, cuentan con el siguiente tipo de unidades operativas: lanchas rápidas, patrulleros, barreminas y corbetas, en buena medida repotenciadas gracias al poder de fuego que le brinda el misil superficie-superficie.

II.2. Propuesta de clasificación francesa⁶

A principios de los noventa un oficial superior de la *Marine Nationale* gala, pone a consideración una clasificación que, en gran medida, abrevia en una propuesta de fines de los ochenta. Se trata de la tipología de las armadas del Tercer Mundo desarrollada por Michael Morris, la que distingue seis rangos (Morris, 1987).

- *Marinas regionales*: aquellas que cuentan con más de 15 grandes navíos de combate de superficie o submarinos; todas las categorías de equipo militar existente dentro del tercer mundo representadas (incluida la aviación embarcada); fuerte capacitación de defensa costera y capacidad relativa de proyección oceánica.
- *Marinas sub-regionales* o “de proyección adyacente”: más de 15 grandes navíos de combate de superficie o submarinos; la mayoría de las categorías de equipo militar existente en los países de tercer mundo representados (sin aviones embarcados); fuerte capacidad de defensa costera y capacidad limitada de proyección oceánica o de la zona económica exclusiva.
- *Marinas de defensa de zona*: de 6 a 15 grandes navíos de combate de superficie o submarinos; muchas categorías de equipo militar representadas; fuerte capacidad de defensa costera hasta los límites de la zona económica exclusiva.
- *Marinas costeras*: De 1 a 5 grandes navíos de combate de superficie o submarinos; equipo militar en cantidad limitada; buena capacidad de defensa costera y capacidad limitada de proyección en el interior de la zona económica exclusiva.
- *Marinas de vigilancia*: Ningún gran navío de combate, pero sí de patrulleros lanza misiles; capacidad de vigilancia de las aguas territoriales.
- *Marinas simbólicas*: No hay patrulleros, solamente lanchas, incapaces de controlar efectivamente las aguas territoriales.

Esta clasificación tiene el inconveniente de ser demasiado precisa; por lo que, a partir de la misma, el autor francés propone sumar el resto de las armadas y, para ello, agregar por lo menos tres categorías suplementarias. Además, la distinción entre marinas regionales y sub-regionales, o entre marinas costeras y marinas de vigilancia, lejos está de ser tan claro como lo sugiere Morris. Este último, escogió un indicador cuantitativo, que es cómodo pero frágil. Muchas de las marinas del tercer mundo invierten lo esencial de su presupuesto economizando lo más posible sobre el

⁶De Sault, 1990: 99-104.

funcionamiento. De donde resulta lógico que gran número de ellas son sólo marinas de vista, con buques tal vez impuestos, pero sin realmente valor militar, ya que son anticuados e insuficientes. Es el caso de la mayoría de las marinas africanas. En sentido inverso, la marina chilena vale mucho más que el simple anunciado de las cifras: los chilenos siempre han tenido buenas marinas, siempre han aceptado pagar el precio de una verdadera marina; esto quiere decir, consagrar sus créditos suficientes a la actividad. La marina peruana despliega un tonelaje sensiblemente más importante, pero sus viejos cruceros comprados a los Países Bajos tienen una utilidad dudosa y la relación de la fuerza entre las dos marinas está lejos de ser tan desequilibrantes como se pudiera pensar.

La introducción de criterios de apreciación cualitativa destruye la apariencia objetiva que preside a la clasificación propuesta por Morris. Pero, no obstante, ella no debe abolirse, ya que tiene una jerarquización más arbitraria. Al contrario, se esfuerza por presentar una tabla más realista del valor de las marinas en función de su material, pero a la vez, de su adaptación a las misiones que le son asignadas y del grado real de la clasificación de las marinas. No parece necesario multiplicar las categorías, ya que se corre el riesgo de caer en controversias sin final. Se puede, sin embargo, proponer una jerarquía en seis rangos inspirada en las naves de línea de las marinas de vela.

II.2.1. Marinas de primer rango

Se puede denominar a las *marinas mundiales*: su potencial se sitúa por arriba del millón de toneladas, disponen de todas las categorías de armas y de equipo existentes, y son aptas para realizar todas las funciones de disuasión (con una capacidad de segundo golpe muy importante) y de intervención a escala mundial.

Una sola marina llena verdaderamente todas estas condiciones, se trata evidentemente de la *US Navy* que dispone de un potencial formidable en todas las categorías: navíos de combate, navíos anfibios, navíos de apoyo, así como de unas redes de bases que le permite desplegarse en fuerza sobre cualquier teatro de operaciones. La guerra contra Irak proporciona un remarcable ejemplo.

II.2.2. Marinas de segundo rango

Se podría también decir *marinas de capacidad mundial*, con una fuerza oceánica (pero más limitada que las anteriores), una presencia reducida en todos los océanos, y los medios de intervención ocasionalmente más allá de su medio ambiente regional como la *Royal Navy* en las Malvinas en 1982. Además de la británica, las marinas rusa, francesa, japonesa e hindú cumplen con estas características.

II.2.3. Marinas de tercer rango

Estas son las *marinas regionales*, sin capacidad de disuasión, pero con una proyección importante a escala de un teatro de operaciones oceánico. Esta categoría, a su vez, se puede subdividir en los siguientes tres tipos diferentes de armadas:

- *Marinas sin portaaviones*, pero que poseen un cuerpo de batalla de superficie y submarina numéricamente abundante y de muy buena calidad; siendo el obstáculo la política. Es el caso de la marina japonesa, que ocupa actualmente el quinto rango mundial y que podría, sin esfuerzo excesivo, retomar en breve plazo la tercera posición que detentó durante el periodo de entre guerras.
- *Marina de la República Popular China (PLAN)*, ya que constituye un caso particular por poseer submarinos nucleares, pero sin la certeza de que sean operacionales, a lo que se suma una fuerza de alta mar escasa, aunque ha logrado enormes progresos desde el final de los años 70. Posteriormente, no se debe soslayar la disminución de su desarrollo en los años 80., debido a restricciones de presupuesto, para después querer relanzar un programa de expansión.

Marinas que han logrado dotarse de cuerpos de batalla respetables, organizados alrededor de un portaaviones. Es el caso de la marina italiana en el Mediterráneo, la española en el Atlántico Norte, la brasileña y la argentina en el Atlántico Sur, y la hindú en el Océano Índico. Esta última es la única en alinear dos portaaviones. A lo largo de la década de los ochenta, experimentó un rápido crecimiento, complicado para la diversidad y dispersión de los orígenes de los componentes en servicio (británicos, alemanes, soviéticos o de construcción local), lo que pone en entredicho el potencial real de la flota.

II.2.4. Marinas de cuarto rango

Son las *marinas sub-regionales*, con medios más reducidos que los anteriores, pero aún capaces de invertir en alta mar, sin portaaviones y con un número reducido de grandes construcciones de superficie o submarina. La mayor parte de estas marinas escoge entre la compra de navíos de segunda mano o el repliegue sobre los construcciones; lo que hace que, automáticamente, bajen de rango.

La lista aquí es muy extensa y heterogénea. Tratándose del tercer mundo, Michael Morris cita a las armadas chilena, peruana, norcoreana, surcoreana, a las que clasifica dentro de la categoría de marinas sub-regionales, a las cuales se suman las marinas de guerra tailandesa y pakistaní, clasificadas en la categoría inferior, no obstante de disponer de submarinos y de una fuerza respetable de grandes navíos de superficie.

Entre los navíos de los países desarrollados, pertenecen a este rango, la marina alemana, holandesa, turca y su rival, la marina griega, y la canadiense; en tanto que la australiana se sitúa en el límite de esta categoría desde el que dio de baja a su portaaviones *Melbourne*.

II.2.5. Marinas de quinto rango

Son las *marinas costeras*, pero que pueden tener un buen valor militar; al estar, cada una de ellas, adaptadas a un teatro de operaciones y a misiones específicas.

La marina belga, apreciada en medios de guerra de minas; la noruega y la sueca, que le otorgaron prioridad a los submarinos; la colombiana y la venezolana, aptas para ejercer una efectiva vigilancia de la zona económica exclusiva. Todas ellas disponen de un número limitado de grandes navío de combate, al ser las patrullas rápidas equipadas de misiles antibuques el instrumento privilegiado de las mismas. Patrullas que representan la mitad de las capacidades navales en el tercer mundo y cuya proliferación se paró a causa de la crisis económica en la década de los 80.

II.2.6 Marinas de sexto rango

Son las fuerzas de policía desprovistas de verdadero potencial militar. Disponen de veleros (*vedettes*), de patrullas o de navíos de guerra de minas capaces de asegurar la vigilancia limitada de las aguas territoriales y de la zona económica exclusiva. Omán ofrece un buen ejemplo con 4 patrullas lanza misiles, 4 patrulleros, y construcciones anfibas y de veleros.

Fuera de estos rangos, se pueden inventariar un cierto número de *marinas simbólicas*, las que tienen medios ridículos e incapaces de controlar sus propias aguas territoriales. En este caso, se incluye la mayor parte de las marinas africanas, centroamericanas y de Oceanía.

El autor concluye que esta complejidad creciente de las marinas, obliga a una delicada distribución de los recursos disponibles, de todas formas insuficientes: salvo casos excepcionales, una armada puede privilegiar un componente particular y descuidar a los otros.

II.3. Propuesta de clasificación británica de segunda generación⁷

La siguiente propuesta fue acuñada por el reconocido profesor Geoffrey Till del *King's College* de Londres, especialista en historia naval moderna y en políticas y estrategias navales contemporáneas⁸.

Las siguientes jerarquías de nueve categorías son, para su autor, una de las formas más sofisticadas de clasificación de buques:

1. Fuerza global principal de proyección naval – completa
2. Fuerza global principal de proyección naval – parcial
3. Fuerza global mediana de proyección naval
4. Fuerza regional mediana de proyección naval
5. Fuerza de proyección naval adyacente
6. Armada de defensa territorial mar adentro

⁷ Till, 2003.

⁸ Sobre su perfil y obras; ver, <https://www.kcl.ac.uk/schools/sspp/defence/staff/acad/-gtill.html>.

7. Armada de defensa territorial costera
8. Armada policial (*constabulary navy*)
9. Armada simbólica (*token navy*)

Para ilustrar con ejemplos, se puede afirmar que sólo la Armada de Estados Unidos (*US Navy*) reúne el perfil para la primera categoría; la Armada soviética de 1990 se insertaba en la segunda categoría; la tercera categoría es compartida por Reino Unido (*Royal Navy*) y Francia (*Marine Nationale*); las Armadas china, hindú y japonesa comparten la cuarta categoría; Israel, Portugal y Sudáfrica la categoría 5; Malasia, Noruega y Suecia se ubican en la categoría 6, Finlandia y Omán la 7 e Islandia e Irlanda la 8.

Cabe señalar que no hay ejemplos de categoría 9; las armadas prefieren evitarse la vergüenza, si bien podrían ser típicamente asociadas con los países más pobres o los llamados *failed states* o estados fallidos y colapsados. Esta escala depende del:

- *Tamaño y naturaleza de la flota* - Esto no debería ser determinado por la mera *bean-counting exercises*, que ignoran cuestiones como la calidad técnica, capacidad profesional y la eficiencia del mantenimiento. Existe una correlación aproximada entre las ambiciones de una marina y el tamaño y la capacidad de lucha de sus unidades principales, siempre que sean adecuadamente conservados y tripulados;
- *Alcance geográfico* – esto puede referirse a la capacidad de una marina para hacer frente a los estados del mar encontrados en las aguas costeras, en un extremo de la escala, y en mar abierto en el otro. La capacidad de un marino para operar fuera de casa es importante también, aunque el problema aquí es la cuestión de grado;
- *Función y capacidad* – las tareas de las armadas pueden ir desde funciones policiales tales como la protección de la pesca, en un extremo de la escala, hasta la realización de las operaciones expedicionarias en un entorno de alta intensidad en el otro. Las armadas que aspiran a las tareas más exigentes, son efectivamente propulsoras -en sí mismas- a elevarse una categoría superior;
- *Acceso a tecnología de alto grado* – en el pasado, esto podría haber sido indicado por la posesión de capital de los buques. El equivalente moderno podría ser teniendo la más reciente información en tecnología de sistemas. Sin embargo, para ser funcionalmente importante, la tecnología de alto grado debe ser mantenida y operada eficazmente; simplemente tenerla no es suficiente;
- *Reputación* – la reputación de una marina, establecida a través de los años, puede ser un determinante importante de su fuerza en relación

con los demás. El estado de la marina de guerra de un estado poderoso, puede ser muy desproporcionado en relación con su propia fuerza inherente.

II.4. Propuesta de clasificación estadounidense de nuevo cuño⁹

El autor, Robert O. Work, tras 27 años de servicios en el *US Marine Corps*, construye una categorización de las fuerzas navales, con el objeto de analizar la posición de la *US Navy*, así como sus perspectivas a futuro.

Tratándose de los buques de superficie, Work recupera el viejo sistema de la *Royal Navy* de los veleros de línea y lleva a cabo un *aggiornamento*, a partir del número de armas, particularmente las plataformas de lanzamiento vertical de misiles en la cubierta o superestructura de una nave. Su sistema, permite así clasificar buques de guerra por la cantidad total de armamento desplegado, al tiempo que comparar las unidades de superficie.

Sin embargo, la propuesta de Work deja de lado aspectos tales como fuerza de resistencia, entrenamiento, mantenimiento, competencia, capacidad de comunicación, capacidad de sensor; limitando su clasificación a los sistemas de armas y poder de fuego.

Pero, más allá de estas limitaciones, la novedosa clasificación propuesta por Work, es suficientemente buena como para examinar teóricamente el potencial de combate, sometiéndolo al análisis de operaciones.

II.4.1. Categorías de buques de guerra para operaciones de superficie¹⁰

1. *Primera categoría de buques de guerra:* buques armados con más de 100 sistemas de lanzamiento vertical de misiles (VLS),¹¹ y/o más de 100 misiles de combate.
2. *Segunda categoría de buques de guerra:* buques armados con 90-99 sistemas de lanzamiento vertical de misiles (VLS), y/o 90-99 misiles de combate.

⁹ Work, 2005. Propuesta que, más recientemente, se ve actualizada por el mismo autor, Robert O. Work, "The US Navy" Charting a Course for Tomorrow's Fleet; en, Center for Strategic and Budgetary Assessments (CSBA), Strategy for the Long Haul, 2008; en: http://www.csbaonline.org/4Publications/PubLibrary/R.20090217.The_US_Navy_Charti/R.20090217.-The_US_Navy_Charti.pdf.

¹⁰ Propuesta de Robert O. Work; en, Modern Rating System For Surface Combatants; <http://informationdissemination.blogspot.com/2008/02/modern-rating-system-for-surface.html>.

¹¹ VLS, acrónimo en inglés que significa *vertical launching system*; y consiste en un tipo de sistema de fuego o lanzamiento de misiles utilizado abordo de submarinos y en buques de superficie de algunas armadas del mundo.

3. *Tercera categoría de buques de guerra:* buques armados con 60-89 sistemas de lanzamiento vertical de misiles (VLS), y/o 61-89 misiles de combate.
4. *Cuarta categoría de buques de guerra/fragatas:* buques armados con 48-59 sistemas de lanzamiento vertical de misiles (VLS), y/o 48-60 misiles de combate.
5. *Quinta categoría de buques de guerra/fragatas:* buques armados con 20-47 sistemas de lanzamiento vertical de misiles (VLS), y/o 20-47 misiles de combate.
6. *Sexta categoría fragatas:* buques diseñados específicamente para la protección del transporte marítimo, armados, ya sea con sistemas de lanzamiento vertical de misiles, o con sistemas de misiles obsoletos y con sistema de defensa aérea local SAM¹² y misiles crucero anti-submarinos y anti-buques para la defensa de convoy.
7. *Flotilla sin calificación:* naves de guerra optimizadas para una sola tarea, usualmente, anti-submarina o para operaciones de superficie, o para un propósito general en el ámbito de las misiones navales. La característica distintiva de estos buques es que sólo pueden cargar misiles defensivos, ya sea bajo la modalidad de armas de fuego rápido o de sistema de defensa SAM de corto alcance.

Posteriormente, esta propuesta se ve enriquecida por la incorporación otros indicadores, tales como: el número y clasificación de *submarinos*, de acuerdo con la cantidad y tipo de torpedos; la inclusión de la *aviación naval*, distinguiéndose y tratándose por separado los de ala fija y los de ala rotatoria, y otorgándole diferente peso, según se encuentren basados en tierra o en buques. A la vez, que se suele poner en entredicho el valor del tonelaje de las plataformas, puesto que nada dice sobre su capacidad de combate¹³.

Para Work, el tonelaje se erige en el segundo indicador más importante del poder naval y, en orden de desplazamiento de las flotas (de mayor a menor) las armadas son operadas, además de Estados Unidos por: Rusia, la República Popular China, Japón, Gran Bretaña, Francia, India, Taiwán, Italia, Indonesia, España, Corea del Sur, Brasil, Turquía, Australia, Grecia, Canadá, Alemania, Holanda, Perú y Singapur. Todas juntas, estas armadas operan un total de 719 buques con un desplazamiento combinado de 3,632,270 toneladas; en comparación con los 203 buques de guerra con un total de 3,121,014 toneladas de desplazamiento combinado de la US

¹² SAM, acrónimo en inglés que significa *surface to air missile*; se trata de un misil diseñado para ser lanzado desde tierra para destruir aeronaves. En otras palabras, constituye un tipo de sistema antiaéreo.

¹³ Modern Rating System For Surface Combatants; sitio *web* ya citado.

Navy (Work, 2008: 7-8). En ese marco, la armada estadounidense sólo tiene dos competidores navales plausibles: Rusia y China. El desplazamiento agregado combinado de ambas flotas es de 1,186,715 toneladas; lo cual significa que la *US Navy* goza de una ventaja de desplazamiento -y capacidad- de su flota de 2.63 a uno, así como un ratio de 1.91 tratándose de submarinos (Work, 2008: 8 y 11, respectivamente).

Además del tonelaje total de la flota de guerra, Work (2005: 79-98) considera en sus apreciaciones sobre el poder naval los siguientes indicadores, entre otros: plataformas de proyección del poder aéreo (portaaviones operados); buques de superficie de más de 2,000 toneladas; submarinos; y, ejercicios de planeación de la guerra.

De hecho, en su análisis considera sólo a las plataformas de aviación de todos los tipos, submarinos tácticos (nucleares y diesel-eléctricos de ataque y submarinos con guiado de misiles convencionales) y los buques de superficie de combate y anfibiaos con un desplazamiento mayor a las 2,000 toneladas, únicos con la capacidad de fuego y de maniobra en teatros de operaciones distantes y, por ende, de proyectar significativamente poder naval (Work, 2008: 7 y pie de página 7).

A conclusiones todavía más radicales sobre la aplastante superioridad de la *US Navy* arriba el estudio a cargo de *Strategy World*, al considerar en su apreciación, las 40 flotas más poderosas del mundo que representan 98% del poder naval mundial; encabezando la lista la *US Navy*, que representa 53.46% del valor de combate total de las armadas del orbe, con 201 buques y 100% de calidad de sus tripulaciones y equipamiento, frente a la *Royal Navy* con 8.11% de valor combativo, con 102 buques y 90% en términos de calidad, a la Armada Rusa que presenta 8.02%, a partir de 187 naves de guerra, pero sólo 50% en el indicador cualitativo, a la Fuerza Naval de Autodefensa del Japón que tiene un peso de 4.65%, con 124 buques y 85% en la dimensión cualitativa, y la China con 2.75%, 219 plataformas navales y alrededor de 45% en términos de calidad de su dotación, logística y materiales¹⁴.

II.5. Consideraciones sobre la clasificación y tipología de las marinas de guerra

Los esfuerzos para clasificar y categorizar a las armadas del mundo giran alrededor de los *factores cuantitativos* (aquellos relativamente fáciles de mensurar) y los *componentes cualitativos materiales* (en términos de sistemas de armas, transportes y comunicaciones) del poder naval.

Se trata de una radiografía o fotografía de las flotas, que se toma a partir de los inventarios de reconocidas publicaciones especializadas¹⁵, y que, por su propia

¹⁴ 1998-2009 StrategyWorld.com, Data base 2002-2008, *Fuerzas Navales del Mundo*; en: <http://www.strategypage.com/fyeo/howtomakewar/databases/navy/navalforcesoftheworld.asp>.

¹⁵ En especial, las prestigiosas fuentes británicas *Jane's Navy International*, *Jane's Sentinel Country Risk Assessments 2010* y *The Military Balance*; ver: <http://jni.janes.com/public/-jni/index.shtml> y The International Institute for Strategic Studies (IISS), "The Military Balance 2009"; en: <http://www.iiss.org/publications/military-balance/>.

naturaleza, deja de lado a los *factores cualitativos no materiales* o intangibles del poder naval, los que solamente se pueden evaluar en situaciones de crisis o conflicto armado.

Esto es, más allá del tonelaje o número crudo de las diferentes plataformas y de las capacidades y tecnología de los buques, submarinos y sistemas de armas aéreos, aspectos -difícilmente mensurables- tales como el liderazgo y el ejercicio del comando en los diferentes niveles de la conducción, la planeación estratégica, operacional y táctica, la información oportuna y confiable sobre la situación del enemigo y su correcta apreciación, la calidad de las dotaciones o tripulaciones, su grado de entrenamiento y formación, la moral de las dotaciones, la tradición marinera y el *esprit de corps*, la experiencia en combate, suelen decidir las guerras y superar las situaciones de crisis, emergencia y desastres naturales y/o socio-organizativos.

Lo que se explica, porqué:

Una marina, es en primer lugar un conjunto de medios: buques, aeronaves, apoyo; y, enseguida solamente el personal necesario para servirlos. *La primacía se suele dar en los medios sobre el personal*; lo que no niega que este último constituya la mayor riqueza de la marina, pero son los medios los que, a diferencia de las otras fuerzas armadas, determinan la estructura de la armada, su modelo. (de Saint Salvy, 1994: 57)

III. RADIOGRAFÍA DEL PODER NAVAL MEXICANO

México es un país marítimo o ribereño, al que el Derecho del Mar, rama del Derecho Internacional Público, le reconoce: soberanía plena sobre las 12 millas de aguas territoriales, medidas normalmente desde la línea de bajamar a lo largo de la costa; poder de policía, con la potestad de sancionar infracciones aduanales, fiscales, migratorias, sanitaria y fitosanitarias, entre otras, en las 12 millas de zona contigua al mar territorial; y, el derecho exclusivo de explorar y explotar los recursos renovables y no renovables, en la zona económica exclusiva, que se extiende desde el límite externo del mar territorial hasta las 200 millas (Organización de Naciones Unidas, 1982).

Además, para La Secretaría de Marina:

(...) México, por su configuración geográfica, tiene vocación marítima porque posee largos litorales bañados por el Océano Pacífico, incluyendo el Mar de Cortés; así como por el seno del Golfo de México y el Mar Caribe. Ambos, integrantes de la costa americana del Océano Atlántico que suman 10,740.9 Kilómetros; cuyo significado es que México cuenta con uno de los 10 litorales más largos del mundo, con ventajas comparativas, como la zona tropical con toda la riqueza y biodiversidad acuática que ello significa (...). (Secretaría de Marina, 2009 b)

Tampoco deben soslayarse los 2,946,825 km² de superficie marina, en la que México ejerce libre soberanía para explorar, explotar, conservar y administrar los recursos vivos y no vivos de los fondos marinos, incluidos los del subsuelo y del

agua suprayacente. A lo que se suma el derecho exclusivo y de jurisdicción para utilizar islas arrecifales, establecer estructuras artificiales (plataformas petroleras) e implementar el desarrollo de actividades científicas, además de preservar el medio marino y eliminar los agentes contaminantes (Aguayo y Trápaga, 1996).

Hacia fines del siglo XIX Mahan (1935: 42), destaca -en el caso mexicano- la naturaleza de su situación geográfica; en particular:

El carácter peculiar de la costa del Golfo de Méjico, tan deficiente en puertos que reúnan seguridad apetecible contra los ataques de un enemigo y facilidades precisas para la reparación de los buques de guerra de primera clase, sin los cuales ninguna Nación puede pretender tener dominio sobre operación alguna del mar.

A la que se suma la relevancia de configuración física, que ilustra con el mismo ejemplo:

La fisonomía característica de la costa del Golfo de Méjico, citada ha poco, es un ejemplo palpable de la importancia que reviste la configuración física de un país, y por eso la hemos colocado en segundo lugar al enumerar los factores influyentes en el Poder Naval. (Mahan, 1935: 43)

La costa de un país constituye una de sus fronteras, y cuanto más fácil sea atravesar una frontera, tanto mayor será la tendencia de todo pueblo a comunicarse por ella con el resto del mundo. Tal es, pues, el caso con el mar.

Situación geográfica, configuración física y extensión territorial, son las tres características que influyen en el desarrollo de una nación como potencia marítima, y que depende del país en sí y no de los habitantes que lo pueblan; entendiéndose por extensión territorial la extensión de la costa y el carácter de sus puertos (Mahan, 1935: 53).

A este determinismo geográfico, se suma el posibilismo humano, dado que este teórico clásico del poder naval, reconoce que “los puertos numerosos y profundos son un origen de poderío y riqueza” (Mahan, 1935: 44).

De conformidad con las estadísticas de la Organización de Naciones Unidas, tal parece que la actividad de los puertos mexicanos responde, en los últimos años, a una dinámica de crecimiento que los coloca en segundo lugar en la región, sólo después de los brasileños.

Se trata de otros factores que afectan al poder naval, como el carácter de sus habitantes y la clase de gobierno, incluyendo a las instituciones nacionales. En ese sentido, en los últimos años, el estado mexicano y la iniciativa privada apostaron por el desarrollo de la marina mercante, tal como se desprende de la siguiente tabla.

De esta manera, México ocupa la tercera posición por total de flotas mercantes que enarbolan su pabellón nacional, después de Brasil y Venezuela; aunque la abrumadora mayoría de sus buques son petroleros, en correspondencia a su vocación de productor de crudo. Aunque, no se deben soslayar las banderas y registros de

conveniencia, tales como¹⁶: Panamá (252.564 buques); Bahamas (59.744); Antigua y Barbados (11.183); Bermudas (9.870); San Vicente y Granadinas (8.503); Islas Caimán (4.358); Dominica 1.734 (755 buque tanque petroleros y 796 a granel); Antillas Holandesas 1.713 (374 carga a granel y 909 carga general); Belice (1.490); y, Barbados (1.006). En contraste, todos estos estados, a excepción de Panamá, presentan posiciones por demás rezagadas en el índice de conectividad del transporte marítimo de línea.

RANKING DE ACTIVIDAD PORTUARIA POR PAÍS EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (TEUs)

	2004	2005	2006	2007	Crecimiento promedio anual
Argentina	1 251 895	1 490 378	1 800 000	1 863 954	16.30%
Brasil	4 977 180	5 302 242	7 122 054	8 713 984	25.03%
Colombia	875 415	953 331	1 333 764	1 835 018	36.54%
Chile	1 544 935	1 715 999	2 041 145	2 680 939	24.51%
Ecuador	564 093	632 237	670 237	894 320	19.51%
México	1 902 754	2 133 476	2 676 774	3 063 539	20.34%
Perú	806 567	991 681	1 085 040	1 175 329	15.24%
Uruguay	423 343	454 517	519 218	596 487	13.63%
Venezuela	920 884	1 069 008	1 218 798	1 125 221	7.40%

Fuente: *United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2008. Chapter 7, Review of Regional Developments: Latin America and the Caribbean, Table 62, página 146, el subrayado es nuestro; en: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008_en.pdf.*

Nota: Las siglas TEU, acrónimo del término inglés *Twenty-Foot Equivalent Unit*, representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies.

Tratándose del caso mexicano, su posición aventaja a la del resto de los países latinoamericanos, tal como puede apreciarse en la tabla precedente.

La importancia de estos indicadores es reconocida por la Secretaría de Marina de México, al asumir el compromiso de proteger los intereses marítimos¹⁷:

¹⁶ United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport 2008. Anexos III (a) y III (b), UNCTAD Merchant fleets of the world (in thousands of dwt)*, pp. 169-179.

¹⁷ Ver: <http://www.semar.gob.mx/sitio/>.

(...) representados por la marina mercante, el área marítima de Petróleos Mexicanos, la flota pesquera, los puertos de altura y turismo. El reto que asumimos implica constituirmos como una Armada de respuesta efectiva, que además de las amenazas tradicionales, neutralice las amenazas asimétricas que afecten, la viabilidad del Estado Mexicano para alcanzar los objetivos nacionales (...). Considerando que los Objetivos Marítimos de Seguridad Nacional son defender la soberanía, independencia e integridad del territorio; proteger las instalaciones estratégicas y los recursos naturales; ejercer el control del tráfico marítimo para la seguridad de las vías marítimas de comunicación; mantener el estado de derecho y orden interno, y proteger la vida humana en la mar y en las zonas costeras en casos de desastres.

FLOTAS MERCANTES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
POR BANDERA DE REGISTRO Y TIPOS DE BUQUES AL 1 DE ENERO DE 2008
(EN MILES DWT)

	Flotas totales	Buque tanque petroleros	Buques de carga a granel	Carga general	Contenedores	Otros tipos
Argentina	1 143	628	144	155	18	238
Brasil	3 296	1 645	802	289	227	334
Colombia	111	13	0	55	0	43
Chile	1 088	459	299	101	21	207
Ecuador	377	309	0	3	0	65
México	1 519	1 005	28	78	0	409
Perú	207	83	0	37	0	87
Uruguay	75	14	0	12	0	49
Venezuela	1 574	875	281	58	2	358

Fuente: United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2008. Chapter 7, Review of Regional Developments: Latin America and the Caribbean, Table 66, pp. 153 y 154, el subrayado es nuestro; en: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008_en.pdf.

Nota: El tonelaje de peso muerto, TPM, tonelaje de porte bruto o DWT (acrónimo del término inglés Deadweight tonnage), es la medida para determinar la capacidad de carga sin riesgo de una embarcación, cuyo valor se expresa en toneladas métricas. También es la forma de medir el tamaño de una flota, como sumatoria del DWT de cada una de las unidades que la compongan. Consiste en la suma de los pesos que transporta un buque, e incluye el cargamento, el combustible propio del buque, las provisiones, el agua dulce para consumo humano, el agua de lastre, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes. El término se usa frecuentemente para indicar el máximo peso muerto, es decir su tonelaje de peso muerto cuando el barco se encuentra completamente cargado, de modo que su francobordo esté en el punto de sumersión. Este porte bruto es la diferencia entre el desplazamiento de un buque a plena carga y el desplazamiento en rosca (buque vacío propiamente dicho).

UNCTAD ÍNDICE DE CONECTIVIDAD DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA (LSCI)

	2004		2005		2006		2007		2008		% cambio
	LSCI	posición	LSCI	posición	LSCI	posición	LSCI	posición	LSCI	posición	2008/2004
Argentina	20.1	37	25	33	25.6	33	25.6	36	25.7	39	27.89%
Brasil	25.8	28	31.5	23	31.6	23	31.6	24	30.9	27	19.50%
Colombia	18.6	39	19.2	41	-	40	29.1	30	21.6	45	16.30%
Chile	15.5	44	15.5	47	16.1	52	17.5	51	17.4	56	12.50%
Ecuador	11.8	63	12.9	58	14.2	58	14.3	63	13.2	67	11.20%
México	25.3	30	25.5	32	29.8	26	31	25	31.2	26	23.20%
Perú	14.8	47	15	50	16.3	50	16.9	54	17.4	57	17.50%
Uruguay	16.4	43	16.6	44	16.8	48	21.3	44	22.9	44	39.10%
Venezuela	18.2	40	19.9	40	18.6	43	20.3	46	20.5	47	12.30%

Fuente: *United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2008, Anexo IV, UNCTAD Liner Shipping Connectivity Index, pp. 181-184; el subrayado es nuestro.*

Este amplio menú de misiones, responde a la calidad de México como país bioceánico; situación:

(...) Delicada, al colindar al Norte con los Estados Unidos de América (...) con el que se comparten amplias fronteras marítimas y terrestres que requieren de especial atención en materia de seguridad. Al Sur con países de Centroamérica que se encuentran en vías de desarrollo, con similares problemáticas sociales de migración, pobreza y desempleo, aunados a los problemas de narcotráfico, tráfico ilegal de personas y otras manifestaciones de la delincuencia organizada. (Secretaría de Marina, 2008: 3)

A estas amenazas en el medio marítimo, se suman las actividades de los barcos de pesca “Un problema persistente para la Armada mexicana es la incursión de buques pesqueros extranjeros en las aguas territoriales mexicanas” (Jane's, 2010: 1).

En este entorno regional, las condiciones de seguridad en el mar son amenazadas por actividades ilícitas realizadas principalmente por la delincuencia organizada, tales como el tráfico ilegal de drogas, de personas y de armas, actos de sabotaje de grupos subversivos y la piratería (Secretaría de Marina, 2008: 4).

Pero, más allá del compromiso asumido y los objetivos marítimos de seguridad nacional autoimpuestos, la propia Secretaría de despacho, acepta que, en 2006, el poder naval nacional sólo tenía las capacidades como para proteger el 53% de los mares y litorales de México. Indicador por demás alarmante que impone como reto “desarrollar la capacidad operativa de los buques, aeronaves y unidades terrestres de la Armada de México, para mantener el control y dominio de los mares nacionales”,

al decir de las propias autoridades mexicanas (Secretaría de Marina, 2008: 8 y 4, respectivamente).

Se trata de un conjunto de grandes desafíos e insuficientes capacidades navales para enfrentarlos, tal como se desprende de diversas fuentes reconocidas; entre ellas, el inventario de “medios navales” de la prestigiosa publicación británica *Jane’s*, especialista en el poder naval de las naciones. Por ejemplo, siguiendo a esta fuente, si se compara a la Armada de México con sus pares del resto de América Latina, salta a vista su situación de inferioridad con respecto a marinas de guerra tales como Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Perú y Venezuela; si se tiene en cuenta que México carece de submarinos y opta por un gran número de buques patrulleros costeros (tendencia conocida como *enanismo*), en detrimento de las fragatas y destructores de vocación y condiciones maríneas oceánicas o, incluso, naves menores como las corbetas.

Puesto que no debe perderse de vista que la ventaja de los buques sobre otros componentes del poder naval es que se muestran y tienen capacidad de permanencia, lo que les permite asegurar una presencia o una espera. Además, una fortaleza adicional de los buques modernos de mediano porte, destructores y cruceros, y aun los más chicos, como el caso de las corbetas, descansa en su propia naturaleza, a saber: constituir unidades polivalentes y multipropósito, capaces de desarrollar un amplio espectro de tareas.

La decisión de los propios marinos de sacrificar plataformas aptas para la proyección del poder naval en las zonas contigua y económica exclusiva, impiden a la Armada de México ejercer el control y dominio del mar; proteger sus recursos naturales renovables y no renovables; y, combatir eficaz y eficientemente el tráfico de drogas por mar. Los patrulleros, como principal componente del poder naval mexicano, sólo le garantizan tender un manto protector sobre el mar territorial y parte de la zona contigua, es decir, el ejercicio de funciones policiales.

De donde no deba extrañar las limitaciones a las que se enfrenta la Armada de México, cuando pretende proyectarse como instrumento de la política exterior, por ejemplo en ejercicios combinados con sus pares de terceros Estados¹⁸.

Con respecto al número de efectivos navales bajo las armas, México (Guevara, 2008 a: 5) es similar a Brasil, único país en Latinoamérica en poseer un portaaviones y una flota de diez fragatas, así como en tener el mayor número de submarinos, a excepción de Perú; por lo tanto, en México no existe una correspondencia o sano balance entre los medios navales y humanos a cargo de su operación.

Para el caso mexicano, “The Military Balance” (The International Institute for Strategic Studies, 2008 y 2009), da cuenta de un poder naval representado por un

¹⁸ Así, recientemente, los 343 elementos de la Armada de México que participaron en los Ejercicios Navales UNITAS Gold 50-09, en aguas de Estados Unidos, enfrentaron limitaciones ante diversas fallas de los buques y helicópteros, así como falta de experiencia; al decir del propio Secretario de Marina, Almirante Francisco Saynez; ver, Periódico Milenio, México, D.F. viernes 21 de agosto de 2009, página 22.

destructor, seis fragatas, y elevando a 189 las patrullas y buques costeros, a los que suma 19 buques logísticos y de apoyo, y tres buques de asalto anfibio. Tratándose del personal de la Armada, el *International Institute for Strategic Studies* (IISS), responsable de su publicación, considera que la plantilla de la Armada de México es de 55,961 efectivos, de los cuales 19,328 son infantes de marina y 1,250 están encuadrados en su aviación naval. Es decir, presenta cifras de personal parecidas a las de *Jane's*; o, lo que es lo mismo, un número similar al total de elementos de la *Marinha do Brasil*.

RADIOGRAFÍA DEL PODER NAVAL EN AMÉRICA LATINA – PAÍSES SELECCIONADOS

Países	Personal	Destru- ctores	Fragatas	Corbetas	Cañone- ras	LPC ^(*)	Submari- nos
Argentina	20 043 (1)	4	9	-	-	15	3
Brasil	59 600 (2)	1	10	5	-	35	5
Colombia	34 600(3)	-	4	-	-	87	4
Chile	20 000 (4)	-	8	-	3	13	4
Ecuador	7 283 (5)	-	2	6	-	3	2
México	56 324 (6)	1	6	-	19	189	-
Perú	23 000 (7)	1	8	-	6	14	6
Uruguay	5 400 (8)	-	3	-	3	26	-
Venezuela	17 500 (9)	-	6	-	9	-	2

(*) LPC, lanchas patrulleras costeras.

Fuentes: *Jane's Sentinel Country Risk Assessments (2009)* e *International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2009, Publisher Routledge, London, Online publication date: 03 February 2010. Chapter Two: Latin American and the Caribbean; Argentina (65), Brasil (70-71), Chile (73), Colombia (75-76), Ecuador (80-81), México (87-88), Perú (93), Uruguay (96), Venezuela (98); el subrayado es nuestro.*

Ambas fuentes difieren de la propia Secretaría de Marina-Armada de México, como se desprende de la siguiente tabla, aunque el IISS se acerca más a las estadísticas oficiales.

1. Argentina, al total de efectivos navales, se suman 7.200 civiles; 2.000 de aviación naval y 2.500 infantes de marina.
2. Brasil, incluye 2.100 elementos de aviación naval y 15.800 infantes de marina; conviene insistir que es la única potencia en Latinoamérica en poseer un portaaviones, el Sao Paulo, clase Clemenceau, de fabricación francesa.

3. Colombia, incluye 7.200 conscriptos, 200 guardacostas, 146 de aviación naval y 14.000 infantes de marina.
4. Chile, incluye 600 efectivos de aviación naval, 1.600 guardacostas y 3.500 infantes de marina.
5. Ecuador, incluye 375 elementos de aviación naval y 2.160 infantes de marina
6. México, incluye 1.100 fuerzas aeronavales y 18.000 infantes de marina
7. Perú, incluye 1.000 guardacostas, 800 de aviación naval y 4.000 infantes de marina.
8. Uruguay, incluye 2.000 guardacostas, 300 de aviación naval y 450 infantería de marina
9. Venezuela, incluye 3.200 conscriptos, 500 de aviación naval, 1.000 guardacostas y 7.000 de infantería de marina.

RECURSOS HUMANOS DE LAS FUERZAS ARMADAS MEXICANAS

Año	Total	SEDENA*	SEMAR*
2000	237 552	182 329	55 223
2001	234 308	185 143	49 165
2002	238 169	188 143	50 026
2003	238 702	191 143	47 559
2004	237 137	191 143	45 994
2005	236 913	191 143	45 770
2006	244 238	196 767	47 471
2007	246 742	196 710	50 032
2008	249 245	198 697	50 548
2009	254 705	202 355	52 350

* SEDENA: *Secretaría de la Defensa Nacional*; SEMAR: *Secretaría de Marina/Armada de México*.

Fuente: *Gobierno Federal, Anexo Estadístico del Segundo Informe de Gobierno, página 73; en, http://www.informe.gob.mx/anexo_estadistico/PDF/ESTADISTICAS_NACIONALES/ESTADO_DE_DERECHO_Y_SEGURIDAD/2_1.pdf; el subrayado es nuestro. Gobierno Federal, 1.8. *Defensa de la Soberanía e Integridad del Territorio*; en, *Tercer Informe de Gobierno, página 66, http://www.informe.gob.mx/informe/pdf/1_8.pdf.**

Los números del personal de la Armada de México llaman poderosamente la atención; y es que, se puede constatar que, a la llegada del gobierno de alternancia de primera generación encabezado por Vicente Fox Quesada, la SEMAR contaba con 55,223 elementos en actividad, y al finalizar su gestión, con 47,471, presentán-

dose un comportamiento por demás irregular en la evolución de las cifras. Por el contrario, con el arribo al poder de Felipe de Jesús Calderón Hinojosa en 2006, se verifica una apuesta por el aumento del número de efectivos de la SEMAR, que para mediados de 2009 es de 52,350.

Esta apuesta presidencial por la SEMAR, se constata en el reciente apoyo del titular del Poder Ejecutivo para la participación -ya citada- de la Armada mexicana en los ejercicios navales militares en Estados Unidos, denominados UNITAS 50-09; y avalados por el Senado por 66 votos a favor, 13 en contra y cero abstenciones. Ejercicios navales combinados, desarrollados del 19 de abril al 7 de mayo de 2009, con la integración de dos buques propios: la fragata clase Allende *Arm Mina* (F-214) y la patrulla oceánica clase Oaxaca *Arm Oaxaca* (PO-161), más un agrupamiento de infantería de marina (Gómez, 2009). En cuanto a los medios, el sitio *web* de la SEMAR presenta los siguientes buques en existencia, distribuidos en dos grandes fuerzas navales: la del Golfo y la del Pacífico:

1. La Fuerza Naval del Golfo (Secretaría de Marina, 2009 a), integrada por una flotilla de destructores, compuesta por cuatro fragatas, un destructor, y dos buques misileros; la flotilla de buques auxiliares, constituida por un buque de guerra anfibia, un buque multipropósito, y un buque auxiliar de transporte. A los que se suman las Fuerzas de Reacción Anfibia de Infantería de Marina, compuestas por: dos batallones anfibios, un batallón de comandos, un batallón de artillería, un batallón de embarcaciones y vehículos anfibios, un batallón de servicios y un escuadrón aeronaval de transporte y reconocimiento.
2. La Fuerza Naval del Pacífico (Manzanillo, Colima) (Secretaría de Marina, 2009 c), que cuenta con fragatas Bronstein y destructores Gearing y Fletcher, más el buque de desembarco Papaloapan, el remolcador Chac y el transporte Nautla, en calidad de flotilla de buques auxiliares, más un escuadrón de helicópteros embarcados. Adicionalmente, contempla una Fuerza de Reacción Anfibia, con dos batallones anfibios de infantería de marina, tres compañías de vehículos de asalto anfibio, un batallón de comandos anfibios, un batallón de artillería de infantería de marina, una compañía de reconocimiento anfibio y un batallón de servicios, más un escuadrón de ala fija.

De acuerdo con la propia SEMAR, la Armada de México cuenta con seis fragatas y tres destructores, o sea, dos más de los que se consignan en *Jane's* (2010) y *The Military Balance* (2009). Como quiera que sea, la obsolescencia es su común denominador, si se tiene en cuenta que los destructores (ex *US Navy*) fueron comisionados durante la segunda conflagración mundial, y que uno de ellos, el destructor escolta "Manuel Azueta" (ex-*USN Clase Edsall*) es utilizado exclusivamente para entrenamiento; en tanto las fragatas Clase Allende (ex-*USN Clase Knox*) más modernas son de la década de los setenta del siglo pasado. (Guevara, 2008 b:19)

En rigor, la flota mexicana constituye una “fuerza naval costera o de defensa territorial costera” (Booth, 1980 y Till, 2003), encargada de asegurar el control efectivo de sus aguas territoriales y la vigilancia parcial o limitada de su zona económica exclusiva; privilegiándose como instrumentos la aviación de patrullaje basada en tierra, y un gran número de navíos ligeros de superficie, incluyendo patrulleros lanza misiles. Esto explica que el perfil de la Armada de México sea similar al de un servicio de guardacostas o prefectura naval, al carecer de las capacidades de proyectar el poder naval y garantizar, así, la preservación de la zona económica exclusiva¹⁹.

Esto es así, a la luz del propio marco constitucional mexicano, el cual antepone la seguridad interior a la defensa exterior de la federación (Artículo 89, Fracción VI de la Constitución General de la República); lo que significa que la preservación de la tranquilidad y el orden público, así como el mantenimiento de la paz social, constituyen las prioridades para el constituyente permanente.

De esta forma, para una reconocida fuente británica:

La Armada mexicana es una eficiente fuerza patrullera costera, con roles modestos, aunque aspira a ser algo más que un guardacostas, para lo cual está invirtiendo de manera significativa en equipamiento (Jane's, 2010: 1).

Todo lo cual, se traduce en la incapacidad de la Armada de México para cumplir con las siguientes funciones marítimas tradicionales: ejercer influencia en las percepciones de los posibles adversarios; asegurar el control del mar; y, apoyar a la política exterior.

Mientras que sí se encuentra en condiciones de garantizar, de manera parcial o limitada, las funciones históricas de: defender las líneas marítimas de comunicaciones (en el mar territorial y parte de la zona contigua); proyectar el poder naval contra la costa; y, proteger instalaciones estratégicas, como las plataformas *offshore* de Petróleos Mexicanos.

Tratándose de tareas nuevas para armadas nuevas, el poder naval mexicano, puede: obligar a cumplir la ley en el mar territorial y parcialmente en la zona contigua; llevar a cabo misiones de búsqueda y rescate (salv guarda de la vida humana en la mar); prevenir y combatir la contaminación; intervenir en situaciones de desastres naturales y socio-organizativos; evacuar a la población civil; y, participar en misiones humanitarias, ante catástrofes sufridas por países hermanos.

Por el contrario, la Armada mexicana no cuenta con las capacidades para combatir de manera frontal y eficiente al crimen organizado y al terrorismo; participar en operaciones de paz; ni intervenir en acciones de apoyo a Estados fallidos.

Debido a sus limitados medios, cabe preguntarse sobre el destino y las tareas de un plantilla de recursos humanos superior a cualquier Armada latinoamericana, y similar a la brasileña, a la sazón la más poderosa de la región; por lo que vale rea-

¹⁹ De ahí que el mayor número de operaciones y ejercicios combinados que, desde los años 90. del s. XX desarrolla la Armada de México, tenga como contraparte al *U.S. Coast Guard*.

lizar un ejercicio para dar respuesta a este interrogante y llegar a las siguientes conclusiones:

1. *la existencia de un problema de diseño institucional y excesiva burocratización*, al no existir en México una Secretaría o Ministerio único de despacho en materia de Defensa Nacional; efectivamente, coexisten la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), que integra al Ejército y a la Fuerza Aérea, a la par que la Secretaría de Marina-Armada de México (SEMAR); cuyo significado es la confusión entre la dimensión política y la técnica, ya que en el caso de la SEMAR, son los propios marinos quienes determinan, diseñan y ejecutan la política naval del Estado mexicano, con absoluta autonomía y ausencia de controles reales y efectivos, más allá del presupuestario.

Dicho en otros términos, en México los militares y marinos gozan de un elevado grado de autonomía, puesto que los únicos mecanismos de control son ejercidos por el Presidente de la República en su calidad de Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas (Artículo 89, Fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos) y el Congreso de la Unión, al someterse a su aprobación el Presupuesto de Egresos de la Federación y el pliego de ascensos de los oficiales superiores de las tres fuerzas.

La debilidad no sólo se traduce en el déficit de un control efectivo, sino también en la ausencia de una verdadera rendición de cuentas de los uniformados; cuyo significado es una especie de “caja negra”: tanto la SEDENA como la SEMAR se mantienen al margen de cualquier intervención del poder político, ya que los militares y marinos son “arquitectos de su propio destino”, al tomar decisiones sobre la política de defensa y la política naval, respectivamente.

A diferencia de países con tradición democrática o en transición a la democracia, donde las Fuerzas Armadas se conciben como instrumentos de ejecución y son los civiles los que fijan y determinan estas políticas sectoriales, en México los titulares de ambas Secretarías de despacho son militares en servicio y el poder político no tiene injerencia alguna sobre las mismas.

La coexistencia de dos Secretarías, también se traduce en una duplicidad de funciones, despido de recursos y reproducción de una burocracia sobredimensionada, puesto que prácticamente el 100% del personal administrativo de la SEMAR son marinos en servicio o actividad, es decir, marinos que “navegan” detrás de los escritorios; porque la SEMAR no deja de ser una dependencia administrativa del Poder Ejecutivo de la Federación, sometida a reglas burocráticas establecidas normativamente, que demanda recursos humanos para su cumplimiento. En este marco, llama la atención el elevado número de oficiales superiores que, para 2008 era de: 19 almirantes, 69 vicealmirantes y 133 contraalmirantes; lo que, sin duda, distorsiona la pirámide jerárquica o escalafón (Gobierno Federal, 2008 b)²⁰.

²⁰ A lo que hay que sumar 304 capitanes de navío en servicio en 2008, equivalentes a la jerar-

2. *la consolidación de un cuerpo de infantería de marina (IM) sobredimensionado*, ya que sus elementos tienen un peso equivalente a casi la tercera parte del total de efectivos de la SEMAR.

Hace casi dos décadas, un especialista llamaba la atención sobre:

La llamativa alta proporción de la infantería de marina en América Latina, considerando que la mayor parte de los conflictos previsibles son terrestres y es improbable un enfrentamiento en ultramar (...) uno de cada cuatro integrantes de la armada, en circunstancias que los británicos tiene uno por cada diez (...) las flotas no se contentan con dominar el mar y quieren intervenir, al menos, en las playas. Pero ello no explica, desde el punto de vista de la lógica militar, las enormes dimensiones de las infanterías de marina latinoamericanas. (Sohr, 1990: 124)

Esta sobreestimación de la IM, se refleja también en la adquisición de buques de asalto anfibio, como los dos Clase Papaolapan (ex *USN Newport Class*) clasificados como LST's²¹; aptos para atender desastres naturales y socio-organizativos, ayuda humanitaria y combate a la delincuencia organizada en el litoral marítimo.

La IM constituye el eslabón de unión entre los buques que quieren permanecer mar adentro y las fuerzas terrestres que quieren operar tierra adentro; y su real capacidad radica en proyectar hombres desde el mar sobre una costa hostil, para aferrarse a una posición inicial, denominada cabeza o cabecera de playa.

De conformidad con una reconocida fuente:

El presupuesto de la SEMAR se incrementa 20% para 2009, con el objeto de reclutar 12,500 infantes de marina y, por ende, elevar el personal de la Armada de 56,000 a 68,500 efectivos; en otras palabras, doblar en tamaño a la IM, o proceso de expansión que responde al perfil de policía marítima concebido para el componente terrestre de la marina de guerra y reforzar, así, la lucha gubernamental contra el crimen organizado.

Por lo tanto, la apuesta estriba en incrementar a la IM de 12 a 32 batallones, y crear dos brigadas anfibas de reacción (cada una con 6 batallones) y grupos de fuerzas especiales. (Jane's, 2010: 3; IISS, *The Military Balance 2009*: 54)

Precisamente, el desarrollo de la IM es consustancial a una armada costera, de proyección del poder naval hacia la franja costera y para desempeñar misiones y funciones de naturaleza policial. Pero, adicionalmente, la presencia terrestre de la armada estriba en el hecho de que "la influencia sobre los asuntos del Estado se dirige en tierra y no en alta mar [...] el poder de fuego de las fuerzas anfibas es parte de la proyección de las armadas en los asuntos internos", es decir, en la influencia sobre la política interna del país (Sohr, 1990: 124).

quía de coronel y, por ende, dependientes de la facultad del Senado de la Nación para la obtención del grado; al autorizar la Cámara Alta las promociones de capitán de fragata a navío.

²¹ *LST*, acrónimo inglés, cuyo significado es *Landing Ship Tanks*.

En conclusión, el poder naval mexicano no guarda correspondencia con la capacidad de generación de riqueza de la economía nacional, ni con las condiciones geopolíticas, de configuración territorial y de extensión de su zona económica exclusiva. Antes bien, la tradicional limitación de las aspiraciones de México en el mar, han relegado a la Armada a un segundo plano.

Además, se trata del costo a pagar por los marinos, en beneficio del componente terrestre del poder militar, sobre las espaldas del cual descansa la lucha contra el narcotráfico. Al más alto nivel de conducción política la decisión de comprometer directamente a los militares en el combate a la principal amenaza a la seguridad nacional mexicana, trae aparejado un incremento de recursos financieros destinados a la SEDENA en detrimento de la SEMAR (Gobierno Federal 2009)²².

A esta última, la Federación le reserva un papel secundario en el enfrentamiento al crimen organizado; lo cual resulta paradójico si se tiene en cuenta que los mayores flujos de drogas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas circulan por la vía marítima (Organización de los Estados Americanos, 2003:4; Organización de Naciones Unidas, 2009: 75).

En los albores del tercer milenio, México debería sentar las bases de desarrollo de fuerzas navales con relativa capacidad de proyección, para estar en condiciones reales de velar por la preservación de lo que el Derecho del Mar le reconoce en calidad de estado ribereño: lo que se traduce en “apostar por el desarrollo de una Armada contigua”.

En síntesis, la realidad y los propios intereses marítimos nacionales, obligan a incorporar el debate sobre la necesaria reforma naval, en el marco de la reforma del Estado en México; con la expectativa de que este artículo contribuya, aunque sea mínimamente, a enriquecer el mismo.

BIBLIOGRAFÍA:

AGUAYO Joaquín Eduardo y TRÁPAGA Roberto (1996), “VII. México y sus recursos minerales en la zona económica exclusiva”; en: Aguayo Joaquín Eduardo y Trápaga Roberto, *Geodinámica de México y minerales del mar* (1996). México: Fondo de Cultura Económica. Disponible en: http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen3/ciencia3/141/htm/sec_10.htm.

BLANCO NÚÑEZ, José María, (1996), “Ferrol: Poder marítimo, poder naval”, en: *MILITARIA, Revista de Cultura Militar*, Número 8, Madrid: Servicio de Publicaciones UCM. Consultado el 5 de marzo de 2009 y disponible en: <http://revistas.ucm.es/amm/02148765/articulos/MILT9696110039A.PDF>.

²² El presupuesto de la SEDENA se incrementó de 32,200 millones de pesos en 2007, a 34,861 millones durante 2008 y a 43,623 millones en 2009. Por su parte, las asignaciones a la SEMAR alcanzaron los 10,951 millones de pesos en 2007 y los 13,382 millones en 2008, para cerrar con 16,059 millones en 2009. No obstante estos aumentos, la diferencia a favor de la SEDENA son por demás substanciales.

BOOTH Ken, (1980), *Las armadas y la política exterior*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo (1985), "Armadas"; en: *Diccionario Militar* (Aeronáutico, Naval y Terrestre), Tomo I, Buenos Aires, Editorial Claridad.

DE SAINT SALVY, Anne-Francois (Capitaine de frigate) (1994), "Concevoir la marine: un art difficile"; en: *Défense Nationale, Revue Mensuelle*, Mai 1994, Dossier La Marine nationale, Paris: Comité d'Études de Défense National.

DE SAULT, Olivier, (1990), "Qu'est-ce qu'une marine?"; en: *Revue Stratégique* 48, 4^o trimestre 1990, La stratégie maritime, Paris: Fondation pour les Etudes de Defense Nationale.

GEORGE James L. (1980), *Los problemas del poder marítimo en tanto nos acercamos al siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

GOBIERNO FEDERAL (2008 a), *Anexo Estadístico del Segundo Informe de Gobierno*, página 73. Consultado el 29 de abril de 2009 y disponible; en, http://www.informe.gob.mx/anexo_estadistico/PDF/ESTADISTICAS_NACIONALES/ESTADO_DE_DERECHO_Y_SEGURIDAD/2_1.pdf.

—, (2008 b), *Presupuesto de Egresos de la Federación 2008 – Analítico de Plazas Ramo 13: Secretaría de Marina México*, 1^o de enero de 2008, página 2. Consultado 29 de abril 2009; en, http://www.apartados.hacienda.gob.mx/presupuesto/temas/pef/2008/temas/tomos/13/r13_app.pdf.

—, (2009), *Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2009*. Consultado el 29 de abril de 2009 y disponible; en, http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/ref/pef_2009/PEF_2009_orig_28nov08.pdf.

GÓMEZ, Ricardo (2009), "La Armada acudirá a ejercicio multinacional"; en: Periódico *El Universal*, México, D.F., miércoles 15 de abril de 2009; en: <http://www.eluniversal.com.mx/nacion/167189.html>.

GORSHKOV Serguéi (1980) *Las Fuerzas Navales (Su historia y su presente)*, Moscú: Editorial Progreso.

GUEVARA Íñigo (2008 a) "A New Mexican Wave", *International Fleet Review*, February 2008, HPC Publishing, East Sussex, Gran Bretaña.

—, (2008 b), "Mexico's Fleet Desires a Full-Throttle Future"; en: *International Fleet Review*, February 2008, HPC Publishing, East Sussex, Gran Bretaña.

GUITTON Jean (1972), *El pensamiento y la guerra*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

HILL, Richard J., (1982), "Estrategia Marítima para Potencias Medianas", Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

HOWARD Michael (1996), "El concepto del poder aéreo (Una evaluación histórica)"; en: *Air & Space Power Journal*. Consultado el 30 de abril de 2009 en: <http://www.airpower.maxwell.af.mil/apjinternational/apj-s/1996/2trimes96/howard.html>.

JANE'S SENTINEL COUNTRY RISK ASSESSMENTS (2009), Surrey, Gran Bretaña: Jane's Informa-

tion Group Limited 2009. Consultado 14 de marzo de 2010; en http://www4.janes.com/suscribe/sentinel/SAMS_doc_view.jsp?Sent_C...SAMS&K2DocKey=/content1/janesdata/sent/samsu/.

LACASTE Pierre (1981), *Stratégie Navale*. Paris: Nathan.

LUTTWAK, Edward y KOEHL Stuart L. (1991), *The Dictionary of Modern War (A Guide to the Ideas, Institutions and Weapons of the Modern Military Power Vocabulary)*. New York: Gramercy Books.

MAHAN Alfred Thayer (1935), *Influencia del poder naval en la historia 1660-1783* (Primer Tomo). Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

—, (1946), *Influencia del poder naval en la historia*. Buenos Aires: Editorial Partedón.

—, (1980), *The Influence of Sea Power upon History 1660-1805*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall Inc.

MOLOEZNİK Marcos Pablo (2005), *La naturaleza de un instrumento militar atípico: las fuerzas armadas mexicanas*; en, *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, Año 19, Número 1, 2005, pp. 203-206; disponible en: <http://www.fasoc.cl/files/articulo/ART43621ecb1574e.pdf>.

—, (2009), “Hacia un marco teórico y analítico del poder naval. Contribución doctrinaria al desarrollo de la Armada de México”; en: *Revista México y la Cuenca del Pacífico*, Departamento de Estudios del Pacífico, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad de Guadalajara, Volumen 12, Número 35, mayo-agosto 2009, páginas 81-109; disponible en: <http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/pperiodo-pacifico/revista35/05%20Marcos-Moloeznik.pdf>.

MORRIS, Michael A. (1987), *Expansion of Third World Navies*, New York: St-Martin Press.

NAVY RECORDS (2009), *Bibliografía de Sir Julian Corbet*. Consultada el 11 de marzo de 2009; en: <http://www.navyrecords.org.uk/figcorbett.htm>.

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS (2003), *Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas*, “Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo”, Washington, D.C., Consultado el 20 de agosto de 2009; en: http://www.cicad.oas.org/Reduccion_Oferta/ESP/Recursos/Maritime/Report_XXXIV_esp.pdf.

ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS (2009), “Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes”, *Informe 2008*, Nueva York. Disponible en: <http://www.cinu.org.mx/prensa/especiales/2009/informeanual/docs/informeanual.pdf>.

ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS (1982), *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*; consultada el 17 de abril de 2009 y disponible; en: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf.

POTTER Elmer B. y NIMITZ Chester. (1960), *Sea Power: A Naval History*. New Jersey: Prentice-Hall.

PERTUSIO Roberto L. (1990), *Una marina de guerra. ¿Para hacer qué?*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

RANFT Bryan (1984), *Sir. Julian Corbett*; en: Till, *et. al., op. cit.* (1984).

SECRETARÍA DE MARINA (2008), “Decreto por el que se aprueba el Programa Sectorial de Marina 2007-2012”; en: *Diario Oficial de la Federación*, Tomo DCLII, Número 14, México, lunes 21 de enero de 2008, Cuarta Sección.

SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO (2009 a); *Fuerza Naval del Golfo*. Consultada el 5 de mayo de 2009 y disponible; en: <http://www.semar.gob.mx/fuerzas/golfo/fuernavgo.htm>.

SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO (2009 b), *Historia de la Armada*. Consultada el 29 de abril de 2009 y disponible; en: <http://www.semar.gob.mx/historia/index.html>.

SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO (2009 c), *La Fuerza Naval del Pacífico*. Consultada el 5 de mayo de 2009 y disponible; en: <http://www.semar.gob.mx/fuerzas/pacifico/fuernavpa.html>.

SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO (2009 d), *Marco Jurídico*. Consultada el 8 de mayo de 2009; en: <http://www.semar.gob.mx/juridico/misiatri.htm>.

SIMPSON Mitchell B. (1983), *Guerra, estrategia y poder marítimo*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

SOHR, Raúl (1990), *Para entender la guerra*, México: Alianza Editorial/CONACULTA.

SPROUT TUTTLE Margaret (1968), “Mahan: Evangelista del Poder Naval”; en: Earle Mead Edward, con la colaboración de Craig Gordon A. y Gilbert Félix (1968), *Creadores de la Estrategia Moderna (El pensamiento militar desde Maquiavelo a Hitler)*, Buenos Aires: Círculo Militar, Biblioteca del Oficial, Tomo III, Capítulo 17.

TANGREDI Sam J. (ed.) (2002), *Globalization and Maritime Power*. Washington, D.C. Institute for National Strategic Studies/National Defense University.

TILL, Geoffrey (2003), *Can Small Navies Stay Afloat?*, Jane’s Navy International, Surrey, Gran Bretaña: Jane’s Information Group Limited 2003.

TILL, Geoffrey, SYMONDS, Craig, *et. al.* (1984), *Estrategia marítima y la era nuclear*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

THE INTERNATIONAL INSTITUTE FOR STRATEGIC STUDIES (2009), *The Military Balance 2009*, London; en: <http://www.iiss.org/publications/military-balance>.

VEGO, Milan N. (2008), “On Naval Power”; en: *Joint Force Quarterly*, Issue 50, 3d Quarter 2008, Focus on Naval Power, Washington. D.C.: National Defense University.

WORK, Robert O. (2005), “Of Maritime Supremacy and Ships Count”; en: *To Take and Keep the Lead”. A Naval Fleet Platform Architecture for Enduring Maritime Supremacy*, pp. 75-102; monografía disponible en: http://www.csbaonline.org/4Publications/PubLibrary/R.20051200.To_Take_and_Keep_T/R.20051200.To_Take_and_Keep_T.pdf.

—, (2008), *Strategy for the Long Haul -The US Navy Charting a Course for Tomorrow’s Fleet*, Center for Strategic and Budgetary Assessments (CSBA), Report, 2008, pp. 7 y 8.

—, (2009), *A New Competitive Strategy for Enduring Naval Superiority*; en: Global Strategic Assessment 2009, “America's Security Role in a Changing World”, Published for the Institute for National Strategic Studies, by National Defense University, Washington, D.C., pp. 391-394.