



TEORÍA DEL PODER MARÍTIMO

Cuántas historias surgidas desde la mar hoy se pueden contar, relatos y situaciones que evocan las hazañas de nobles navegantes y bravos guerreros que salieron a enfrentar su destino, desde los fenicios hasta nuestros días, el control de los océanos y mares ha sido una preocupación constante de Estados y naciones, ¿Cómo mantener el predominio de sus mares interiores? ¿Cómo ampliar sus rutas de navegación? ¿Cómo hacer más eficiente la distribución de mercancías y personas? pero tal vez el cuestionamiento más recurrente, es dar certeza a las acciones de seguridad y de defensa de costas, islas, archipiélagos para la propia existencia de la nación.

Para diversos teóricos del pensamiento marítimo, la principal preocupación al momento de realizar planteamientos, es cómo se puede lograr; primero, la certidumbre de la existencia de la nación, en segunda instancia, cuál debe de ser la proyección del destino de dicha nación, tercero, la concreción del proyecto de nación a través del uso del mar y el océano, cuarto, la definición de áreas de control para los fines mismos del poder del Estado y quinto, el mantenimiento de un liderazgo. Ejemplos de ello los encontramos en las acciones de la República Romana al ejercer toda la capacidad de la nación para confrontar al imperio cartaginés por el dominio del espacio marítimo que hoy se reconoce como Mar Mediterráneo; gracias al control de dicho mar, tras dos guerras púnicas, a la postre le permitió a la nación romana proyectar su hegemonía tanto de manera marítima como terrestre.

En este orden de ideas, se puede considerar lo que llevó a cabo el primer emperador Ming, Zhu Di, quien a causa de la inauguración de la nueva capital del imperio en Beijing, dio la orden de construir una enorme flota que habría de traer a cada uno de los invitados extranjeros a los festejos de su reinado, con los cuales el emperador chino buscaba influenciarlos, haciendo uso de la imagen y fortaleza de su flota que contaba con barcos de investigación científica, transporte de carga y pasajeros, hospital y de guerra; que navegaron por el Sudeste asiático hasta las costas del golfo Pérsico y del Este de África para demostrar la fortaleza del imperio y que era capaz de surcar mares, allende su zona de influencia natural.

En esta misma percepción histórica, cabe destacar lo que la flota de la República Veneciana logró al controlar la costa Este del mar Mediterráneo delimitando la influencia del Imperio otomano, asegurándole contar con un intercambio fluido de toda la mercadería proveniente de Asia, convirtiéndose al mismo tiempo, en un importante distribuidor de tales productos para con el resto de Europa; por tal causa, es que su poderío marítimo debía de darle completa certeza a la razón de Estado de Venecia, enfocada en ser un importante centro económico-financiero que permitió que la nación tuviera mejores estándares de vida en relación al resto de la población europea por varios siglos hasta su decadencia y debacle con su conquista por parte de los ejércitos napoleónicos. (Grygiel, 2011).

Otro ejemplo que permite ilustrar las condicionantes del ejercicio de la preponderancia del mar en la toma de decisiones de las élites gobernantes, es lo que llevó a cabo España, que tras el proceso de reunificación y la expulsión de los árabes del territorio hispano, observó la necesidad de ampliar los límites del comercio de la época y dio lugar a que los procesos de investigación científica acrecentaran el conocimiento sobre otras rutas de navegación que en su momento alcanzarían las costas asiáticas de una manera expedita sin la intervención de venecianos y árabes.



La aplicación de la astronomía y de maneras más creativas en la construcción de barcos, permitió ese proceso que, si bien no llegaron al punto deseado, sí encontraron un continente sin explorar en su mayoría, cuyas riquezas en metales preciosos como el oro y la plata, facilitaron nuevos procesos económicos para el propio desarrollo de Europa occidental en prácticamente todos los campos del conocimiento humano. Las nuevas rutas de navegación, la colonización, así como la trasplantación cultural, permitieron que un nuevo territorio estableciera su propio destino con el transcurrir de los siglos, alentando nuevas formas de pensamiento en el orden político, económico, social, tecnológico y militar.

Tal orden de ideas, permite considerar que la pugna por la definición de los espacios marítimos para el control de rutas marítimas y de áreas terrestres, gestaron toda una revolución en los procesos estratégicos para el establecimiento de liderazgos en occidente, la pugna entre España y Portugal y posteriormente, el enfrentamiento marítimo que se suscitó entre España y Gran Bretaña, redefinieron la importancia con la que debían de ser considerados los océanos y mares como medio para alcanzar la hegemonía del momento y de esta forma, se fue estableciendo en el pensamiento de Inglaterra, la construcción del Estado denominado Gran Bretaña y que evolucionó en un poderoso imperio que en mucho superó las características con las cuales se había levantado España como tal; es decir, el aprovechamiento de los recursos estratégicos no solo como acto de posesión, sino de transformación, que alentó cambios de relevancia para el pensamiento político-económico, del cual surgieron las tesis del capitalismo y de la propia primera revolución industrial. (Freedman, 2017). De ahí que Gran Bretaña demostró que la conjunción de los elementos del poder nacional, a través del influjo marítimo, permitiría el debido ejercicio de liderazgo mundial que detentaron casi todo el siglo XIX hasta el comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

Con estos ejemplos, introductorios para la identificación de una «teoría del poder marítimo para el caso del Estado mexicano», es significativo considerar el revisionismo histórico que realizaron pensadores estratégicos como Mahan, Corbett o Gorshkov para el desarrollo de sus planteamientos en beneficio de sus respectivas naciones. Ahora bien, para la construcción teórica del pensamiento marítimo, se pueden considerar elementos como la geografía, la actividad económica, la filosofía política de una nación, la doctrina naval, la percepción de su tiempo-espacio y, por último, las capacidades con las que el Estado alienta el desarrollo tecno-científico como parte de sus objetivos nacionales.

Los elementos mencionados dan sustento al proceso de teorización de un poder marítimo para el México del siglo XXI, un poder en el cual la competencia es franca y directa por la definición de los espacios en los cuales se obtienen los diversos elementos para la construcción del desarrollo nacional, pero también en donde está la convivencia, la cooperación internacional, y al mismo tiempo, las amenazas y retos que interfieren en la capacidad del Estado para preservar su integridad, intereses nacionales y soberanía (véase figura 1).

Figura 1: Construcción teórica del pensamiento marítimo.



Fuente: Elaboración propia, derivado de la información teórica de los pensadores estratégicos Mahan, Corbett y Gorshkov.



Elementos para la definición de una aproximación teórica

Uno de los elementos primarios que toda nación debe de considerar, es la parte geográfica. Con este concepto, cabe destacar el estudio que llevó a cabo Estrabón, al que denominó Geografía para ir haciendo un recorrido acucioso de los libros V al VII, con respecto a las diversas condiciones en las cuales se podía identificar a Roma, a través de la configuración de sus ríos, valles, montañas y climas.

De igual manera, la configuración terrestre de la península y de sus islas, pensándolas como figuras geométricas y cómo a partir de éstas, se podían hacer importantes proyecciones para el engrandecimiento de la nación en sus influjos hegemónicos en su contexto regional, pues además de las condicionantes de estudio de la geografía física, sus análisis se extendieron a observar la naturaleza de las diversas poblaciones con las cuales tenía que coexistir la nación romana, lo que le permitió identificar las ventajas que se podrían obtener sobre éstas. (Estrabón, 2001).

Desde ese momento a la fecha, los avances en el conocimiento geográfico de las naciones, regiones y continentes han permitido contar con estudios cada vez más precisos de la configuración de los Estados y de cómo éstos están íntimamente intercomunicados por medio de métodos tecno científicos, donde han consentido que la geografía tenga un nuevo campo de estudio, como la conectografía.

Sin embargo, tal evolución necesitó de todo un proceso paulatino en donde la praxis, la comprobación, el método y la aceptación, permitieron concretar diversos puntos teóricos de la importancia de la geografía para el desarrollo nacional de los Estados, donde el elemento marítimo ha sido definitivo tanto para el avance científico, para el proceso de la navegación, como para el avance de las diversas sociedades en la historia de la humanidad.

Ahora bien, la geografía ha permitido un óptimo conocimiento del entorno y de los alcances que se pueden merecer; también se puede considerar que ha alentado la actividad económica; es decir, si bien las naciones han utilizado el influjo terrestre preponderantemente, el espacio marítimo es el que ha facilitado los procesos de intercomunicación entre las diversas naciones del mundo, sobresaliendo la parte económica como la más beneficiada de ello.

El escenario presentado por la aplicación del término Mare Nostrum (Mar Nuestro), tuvo diversos momentos claves para el avance o declive de naciones, reinos e imperios que a partir de su habilidad de eficientar sus capacidades de movilidad de mercancías y personas de un puerto a otro, fueron promotores del intercambio comercial y de la imposición de productos y medidas económicas.

De igual manera, el mar fue el medio mediante el cual los diversos ciclos del desarrollo económico de las naciones han sido alentados, pues, de las economías esclavistas de la Grecia y Roma clásica, pasamos al medioevo y de ahí, al mercantilismo para franquear elaboraciones más adecuadas al propio desarrollo de las sociedades como el capitalismo y que, en nuestros días, las prácticas económicas del libre mercado siguen buscando el mantenimiento de políticas conducentes a la constante evolución de la globalización. (Lavery, 2004).

La propia construcción de los estudios económico-financieros, fundamentales para la cimentación de la sociedad global actual ha tenido en la exploración, la conquista de territorios y las rutas marítimas, a sus principales aliados como difusores de los diversos cambios en el pensamiento económico con el que se ha ido definiendo el orden internacional. La actividad económica, luego entonces, es otro elemento sustancial en la elaboración de una teorización del poder marítimo, pues le permite al Estado contar con la capacidad de eficientizar sus fuerzas productivas y que éstas apoyen el proyecto de nación, pues es el espacio marítimo, mediante el cual la nación habrá de encontrar las fortalezas para el permanente desarrollo de sus capacidades, con la sola intención de alcanzar su destino nacional.



Por lo tanto, la filosofía política de una nación es fundamental, pues a través de ella se van a definir las características de los objetivos nacionales con los cuales se conducen las políticas de Estado; en ese sentido, es importante que el Estado tenga claramente definida la ideología que le permita construir un imaginario del porqué de la existencia de la nación y de cuáles son sus ambiciones, anhelos y esperanzas frente al resto de las naciones; de igual manera, esta ideología facilita la construcción de las instituciones que habrán de determinar el tipo de Estado que dará sustento a la nación. (Cassels, 1996).

Por ello, la ideología del Estado requiere que ésta se proyecte en consistentes principios doctrinarios que permitan establecer las directrices en las cuales, tanto la política exterior, como la seguridad y defensa nacional, estarán orientadas con la finalidad de mantener la vigencia ideológica de la creación de la nación, por ello, las élites de poder, al tener estos elementos, deben considerar las capacidades estratégicas con las que cuenta el Estado, ya sea por sus condicionantes geográficas, por sus capacidades económicas, su liderazgo político, la fortaleza de sus fuerzas armadas, sus avances científicos o por la combinación de todas las anteriores, para mantener un firme proceso de desarrollo nacional. (Han, 2017).

La filosofía política del Estado es otro coadyuvante del proceso del entendimiento de la construcción del poder marítimo, pues, si dentro de las propuestas ideológicas y doctrinales está el de obtener liderazgos firmes, ya sean regionales, continentales o globales, las condiciones de accesibilidad a los mares y océanos son determinantes para tales propósitos; como también lo son, si el deseo es mantener políticas de pacífica convivencia internacional, su acceso Talasopolítico¹, ya que es esencial para ambos casos, y para ello se deberá tener una idea central de la valiosa condición con la que cuentan y que habrá de ser preservada en beneficio de la nación.

No se debe soslayar, que la historia nacional e internacional deben ser elementos que coadyuven al fortalecimiento de dicha filosofía política de Estado, pues la memoria de los sucesos del pasado lejano e inmediato, formarán parte del carácter de la nación y del debido entendimiento de cuál ha sido su papel ante los acontecimientos mundiales, así como el posicionamiento obtenido, derivado de éstos.

A su vez, la filosofía política del Estado puede dar paso al análisis de las futuras condicionantes que habrá de afrontar la nación, considerando la propia evolución del orden internacional, como también del proceder de países vecinos o aliados y si éste es conveniente para los objetivos generales que se ha propuesto. En este quehacer de la filosofía política con la que el Estado debe meditar su devenir histórico, la perspectiva marítima debe estar en un primer orden de ideas por su mero carácter de accesibilidad a rutas oceánicas y puertos como parte de su actuar en la aldea global, pero también de la proyección de los intereses nacionales, inmutables, a tiempo (témpace) y esenciales para las aspiraciones nacionales. (Brown, 2004).

Ahora bien, toda nación que tiene las bondades de contar con accesibilidad al mar y a los océanos, debe asumir desde su pensamiento ideológico que el proyecto de nación requiere contar con una doctrina naval que sustente tal posicionamiento; en la mayoría de las ocasiones, ésta se ha definido a causa de diversos hechos históricos que han obligado a los tomadores de decisiones a buscar las maneras más adecuadas para que el poder de la nación tenga en el elemento marítimo su capacidad de desarrollo. Por tal sentido, el fortalecimiento de las capacidades navales y no solo de transportación y comercialización a través de este espacio, son una obligación del Estado, quien debe establecer, a través de una doctrina específica, cómo habrá de asumir los retos de defensa y seguridad para los intereses nacionales.

Dicha doctrina debe de enaltecer, proyectar y definir el rumbo mediante el cual el Estado hará uso de su posición privilegiada mediante el fortalecimiento de sus intereses nacionales, a través de los propios planteamientos que se vayan definiendo en la política exterior del Estado, pues es por medio de ésta, que se deberá dar la difusión de cuál es la posición que la nación tendrá con respecto a sus vecinos, alianzas

¹ La Talasopolítica, cuya raíz emana de la palabra griega Thalassa (mar), permite al Estado tener la capacidad de ejercer el proyecto de nación, en el espacio marítimo a través de los lineamientos ideológicos-doctrinales con los que la nación ha construido su ideario político, para definir de manera permanente su influencia frente a otras potencias marítimas. La acción talasopolítica, permite a la élite gobernante, redefinir el concepto de la proyección del Estado a condición de las capacidades de ejercicio del interés nacional a través del posicionamiento que se vaya concretando en el control de islas, rutas y puertos fuera del espacio natural del Estado. Elaboración del autor.



y proyecciones en el corto, mediano y largo plazo. Por tal razón, el planteamiento que se hace debe considerar las implicaciones que ésta tendrá en su posición como actor internacional.

De igual manera, se debe tener un profundo impacto en la sociedad, con la firme intención de que se tome conciencia de cuáles serán los retos futuros a los que se habrá de enfrentar el Estado a causa de su política doctrinal que busca darle certidumbre al proyecto de nación, pero desde una condición de aprovechamiento de ser una nación marítima; en tal sentido, cada miembro de la nación debe estar involucrado para su óptima aplicación pues, a partir de ello, generación tras generación la habrán de aplicar permanentemente y, en todo caso, hacer ajustes o bien, realizar nuevos pronunciamientos que reafirmen la primer propuesta con el fin único de mantener esa condición en la cual el Estado está definiendo parte de su proyecto de nación.

Por tal razón, es muy importante que la doctrina y más en un sentido marítimo, esté acorde con la propuesta ideológica mediante la cual fue creado el Estado, pues le dará el debido sustento a los ideales con los cuales la nación entiende su devenir histórico como sociedad, y como parte de la estructura internacional, pues habrá de asumir determinadas obligaciones y responsabilidades, congruentes con el fortalecimiento del proyecto de nación que se estableció en el mismo momento en que se concretó la existencia del Estado.

Una condicionante de valor en la construcción de una teoría del poder marítimo, es el proceso de la percepción de espacio-tiempo, es decir, considerando los ciclos históricos, la geografía y el aprovechamiento de los momentos coyunturales por parte de la élite gobernante de una nación, han propiciado las oportunidades para hacerse notar por encima de los Estados vecinos, lo que contribuye al desarrollo nacional.

El espacio, en términos talasopolíticos, se refiere a la capacidad con la que la nación puede asumir la condición de libertad de los mares y el paso inocente, pero también el mar cerrado (*mare apertus* o *mare clausum*). Estas características permiten determinar las condiciones mediante las cuales la dirigencia de una nación puede tomar los riesgos de obtener la ventaja que representa ser un actor en el escenario marítimo, o bien, debido al tipo de vecindad con la cual convive el Estado, donde sus ventajas son mínimas y debe establecer una dependencia ante la nación hegemónica en la región. Diversas naciones en varias épocas han identificado estas condicionantes para establecer sus políticas marítimas, ya sea porque cuentan con las ventajas estratégicas, o bien, porque la nación hegemónica tiene serias dificultades para mantener su proyecto de nación, por lo que el eje de poder tenderá a cambiar los liderazgos, redefiniendo el orden imperante en la región, continente o a nivel mundial.

Ahora bien, el tiempo es una condición en la cual, la nación identifica la realidad que va suscitándose en términos de sus aspiraciones nacionales; éstas se consolidan a partir de políticas de largo plazo que preparen las capacidades con las que habrán de obtener un fin determinado y, en este caso, la posibilidad de tener un pleno dominio marítimo; de igual manera, como se identifica el caso del espacio, las coyunturas que se van gestando a lo largo de los años pueden permitir que se aceleren las posibilidades de obtener el bien deseado.

La conjunción de los dos elementos (espacio-tiempo), permite que el Estado pueda establecer los debidos lineamientos a sus postulados ideológicos y doctrinales para alentar que se tienen las debidas capacidades para enfrentar el reto de asumir un liderazgo que facilite el fortalecimiento de la vida institucional en la construcción permanente de su destino como nación.

Un último elemento a considerar en este apartado, es referente a las capacidades tecno-científicas con las que cuenta el Estado. A lo largo de los siglos, determinadas naciones que lograron posicionarse como potencias regionales o internacionales identificaron que, para impulsar sus intereses nacionales, debían contar con el pleno ejercicio de su poder nacional para enfrentar cualquier amenaza que se presentara sobre la nación; en ese sentido, la innovación tecnológica fue alentada de diversas maneras para acrecentar su poderío. La construcción de eficaces fortalezas, de carruajes ligeros y resistentes al combate, mejores embarcaciones para la transportación y la defensa, como ejércitos dotados con armas que superaran en



resistencia y alcance, han sido los medios en que los Reinos primero y luego los Estados-naciones han ido evolucionando para mantener su existencia.

Ejemplos diversos se pueden encontrar de cómo las élites gobernantes en determinadas naciones han ideado, artefactos, equipos o máquinas tendientes a darle una ventaja significativa a la capacidad del Estado para estar preparado ante cualquier eventualidad. En este sentido, pensemos en personajes como Leonardo Da Vinci, quien innovó las artes plásticas, modificando la manera de plasmar su visión de la belleza; pero también, ante la emergencia que vivió su protector, Ludovico Sforza a finales del siglo XV cuando el ducado de Milán estaba amenazado por fuerzas francesas. Leonardo implementó importantes avances en materia de ingeniería militar para dotar al ejército del duque, de armas sofisticadas, para la época, que pudieran derrotar al enemigo; sus estudios sobre los antecedentes de un helicóptero, un tanque, e inclusive un submarino, son ese tipo de esfuerzos que el Estado requiere de forma permanente para preservar su existencia.

En el caso de la evolución marítima, se puede considerar una historia de cerca de 5,000 años a partir de la primera vez que un ser humano utilizó un tronco para cruzar un río, hasta llegar a las modernas embarcaciones como los barcos Post y Neo Panamax, cruceros de lujo, porta aviones o submarinos; unos para el comercio, otros para el transporte y diversión de pasajeros y otros más, para preservar el estado del momento actual (statu quo) de las potencias globales.

La innovación tecno-científica es parte del poder nacional de los Estados, el cual requiere del debido soporte para su mantenimiento y ampliación, como son los estímulos económicos, apoyos educativos, centros especializados de investigación; pero sin duda, es la voluntad política del gobernante, la que debe tornarse en acciones de Estado de mediano y largo plazo, pues el avance científico no es de corto plazo, debido a que se requiere de constantes pruebas, errores y aciertos para lograr el mejor resultado y más aún, en lo que se refiere a la preservación del Estado.

Estos elementos que se han expuesto deben ser considerados como las piezas claves con las cuales se puede explicar la teorización del poder marítimo. Sin embargo, para poderse gestar, el Estado debe tener una serie de características que a través de la siguiente ecuación se deben cumplir:

Imaginación nacional + conocimiento exacto de sus fronteras + zonas de influencia + alianzas estratégicas + amenazas y riesgos + élites de poder= Estado con un proyecto definido².

La idea del espacio marítimo

En el proceso de la construcción teórica se encuentran una serie de elementos que permiten al Estado, tener el sustento que garantice certeza a su poder como nación y máxime, pensando en las características ribereñas a través de las cuales se pueda ejercer influencia más allá de su frontera terrestre; sin embargo, han sido muy pocas las naciones que en su imaginario colectivo han logrado impactar para que la sociedad sienta un arraigo hacia el espacio marítimo.

De ahí la pertinencia de una pregunta que vale la pena considerar ¿Qué es el mar?, pareciera cosa sencilla de responder; sin embargo, algunas naciones que cuentan con acceso al mar, no necesariamente lo consideran como un medio que coadyuve a favor del desarrollo de la nación; más bien, sus proyectos como país están vinculados a alcanzar las fronteras de naciones más fuertes, sea para establecer acuerdos económicos o bien, mantenerse en su esfera de influencia para recibir los beneficios de la protección lograda.

Esto se da a causa de que el espacio marítimo no fue identificado junto con el resto del espacio terrestre con el cual puede contar una nación, para Karl Schmitt, filósofo alemán y parte de la corriente de

² Elaboración del autor.



pensamiento del realismo político, deja muy en claro esta idea en una de sus obras fundamentales como lo es *Tierra y mar*, obra en la que establece una profunda reflexión sobre el devenir de la historia universal. En una parte de su ensayo, sentencia que el agua y el mar son la parte en donde se originó la vida, como un gran misterio que aún no se devela, el mar sigue viviendo en una especie de mundo mágico en donde mitos, cuentos y leyendas provocan la imaginación para decir, que fue ahí de donde todos los seres terrestres provienen, incluyendo a los dioses y mortales, todos somos parte del mar. Una frase que ejemplifica el pensamiento de Schmitt, refiere que la diosa del panteón grecolatino, Afrodita, cuyos encantos están por encima de las mortales y dioses, nació de la espuma de las olas del mar. (Schmitt, 2007).

La alegoría del origen del ser humano es de gran importancia para la debida identificación del imaginario nacional, pues permite la recreación de que, para cualquier nación ribereña, su origen no se encuentra precisamente en su espacio terrestre; éste se ubica en el mar, y debería ser una obligación exaltar de donde proviene su destino, mismo que generacionalmente debería ser recordado. Para ello, la mitología es de gran valor pues permite equipararse con la inmortalidad de todos aquellos personajes que en la narrativa popular se han exaltado a través del tiempo.

Diversas naciones a lo largo de la historia, en ese imaginario nacional con proyección marítima, mantienen el recuerdo de su pasado glorioso a través de una serie de mitos. El Egipto antiguo tuvo a Isis, a quien se le consideró como la madre de los dioses al ser esposa de Osiris y haber concebido a Horus, para posteriormente ser la madre de las estrellas del firmamento; gracias a ello, los griegos la renombraron como Isis Fortuna o Isis Pelagia, pues, los navegantes del Egeo la adoptaron como parte de su panteón de dioses y, en este caso, como protectora de la navegación.

Por su parte, en la mitología hebrea es referenciado el Leviatán, una suerte de serpiente de mar y ballena, cuyo recuerdo perduró entre los marinos europeos por varios siglos, prácticamente hasta el siglo XVIII, pues era una amenaza a la navegación, al destrozarse naves completas y provocar torbellinos alrededor de éstos. De igual manera, se debe considerar que los fenicios tuvieron al dios Chusor, al que consideraron como el primero de los navegantes en la historia de la humanidad, además de que fue quien enseñó a esta nación a pescar y a construir barcos para las diversas actividades marítimas.

Los propios griegos, cuya herencia se remite directamente a su dominio del mar, tuvieron en Poseidón a uno de sus más importantes dioses del Monte Olimpo, quien se convirtió en protector de la Ciudad de Corinto y de la isla de la Atlántida como lo narra Platón, que alcanzó grandes avances científicos en beneficio de su sociedad. Se debe recordar en la mitología griega a los Halios Geron o ancianos hombres del mar, cuyos nombres eran Nereo, Forcis, Proteo y Glauco, y su habilidad de cambiar de forma, profetizar y de haber engendrado a las ninfas de belleza extraordinaria, pero de cuerpos terribles que asolaban a los marinos para llevarlos a lo más profundo del mar.

Son reconocidas también las oceánides, que son las hijas de Poseidón y, por otro lado, las hijas de Nereo, denominadas nereidas, siendo la más famosa Anfítrite, quien fue esposa de Poseidón. No se pudo soslayar a las propias sirenas, hijas del río Acheloo, mitad humanas, mitad peces; es precisamente en la obra de Homero, *La Odisea*, donde tienen una aparición al intentar capturar a la tripulación de Odiseo con cantos cautivantes, pero no lo logran, gracias a que Odiseo ordenó a sus hombres, taparse los oídos con cera y que a él lo ataran al mástil del barco para dirigirlo y evitar que se estrellara en las rocas. (Grimal, 2010).

De igual manera, en la mitología escandinava se recreó la figura de un enorme pulpo o calamar al que denominaron Kraken, que al igual que el Leviatán, buscaba destruir barcos para saciar su hambre con marinos; tal monstruo, es muy factible que tuviera su origen en los llamados calamares y pulpos gigantes - de alrededor de 13 metros de largo- que fueron descubiertos a mediados del siglo XIX.



En la mitología mexicana, se puede identificar a Tláloc como el dios de la lluvia y junto a éste, Chalchiuhtlicue, su esposa, quien tenía la capacidad de controlar el agua de los ríos, lagos y mares, e igualmente a Opochtli, quien enseñó a los seres humanos a pescar y a utilizar redes, entre otros instrumentos de pesca, de manera que la población pudiera alimentarse.

Estas imágenes que se fueron recreando en la mitología de diversos pueblos y naciones, fueron un aliciente para entender que debían apropiarse de alguna forma del espacio marítimo, identificarlo con sus raíces históricas, hacerlo partícipe de su destino y que, para lograrlo, habrían de enfrentar lo desconocido; pues al hacerlo, se fortalecían frente al resto de las naciones conocidas en su momento. Así, el imaginario imprime certidumbre a la forma en que debe conducirse una nación, recreándose permanentemente.

Ahora bien, en esta consideración de la importancia del imaginario nacional, se debe asociar, el hecho del «conocimiento exacto de sus fronteras»; esto se puede considerar a partir de lo que definió el geógrafo Ernst Kapp, que el conocimiento que se suscitó con la era de los grandes descubrimientos, como la conquista del continente americano, permitió un conocimiento más exacto sobre las dimensiones terrestres, así como la de mares y océanos, dejando de lado la «era Talásica o de los mares cerrados», para entrar a la era de conocimiento permanente de la realidad del espacio marítimo que, a la fecha, aún falta mucho por investigar y aprovechar en beneficio de las sociedades del mundo. (Schmitt, 2007).

Este conocimiento exacto de las fronteras puede tener, desde una visión occidental, un primer momento, cuando Hecateo de Mileto, en el Siglo V a.C., realizó el primer mapeo del mundo conocido por la sociedad griega alrededor del Mar Egeo, describiendo la ubicación de islas, penínsulas, ríos, y naciones establecidas en torno a las ciudades-Estado griegas, lo que facilitó una mejor comprensión de la realidad de esa región del Mar Mediterráneo y de cómo obtener ventaja de dicho conocimiento.

En el Siglo VI, Anaximandro también hizo un importante avance del proceso de mapeo, cuando elaboró un primer plano de la superficie de lo que es hoy la parte Este del Mar Mediterráneo, como el Mar Egeo y la costa egipcia, un esfuerzo significativo para tener el conocimiento de la realidad que vivían las naciones en búsqueda de la definición de los liderazgos regionales de ese momento histórico; por tal sentido, es que se debe hacer referencia a la herencia teórica que plasmó Heródoto en su obra Los nueve libros de la historia, donde hace referencia a las guerras médicas y que estableció, ante todo, que para un debido entendimiento del comportamiento de las naciones cuando entran en conflicto, era pertinente contar con bastas referencias de la geografía y del modo de vida de aquellas naciones con las que se está amenazando la integridad de la nación. (Herodoto, 2002).

Siguiendo las propias enseñanzas que dejó Hecateo en cuanto a la importancia del reconocimiento geográfico, Los nueve libros de la historia, buscaron definir la importancia de la memoria con la que, tanto los hombres como las naciones, van forjando su destino y qué mejor, que este sea razón a partir de los hechos de la conquista de territorios terrestres o marítimos, cuando se cuenta con datos verídicos obtenidos a partir del conocimiento adquirido, pues para Heródoto, el conocimiento, como lo fue para Anaximandro, se debe de entender como «aquello que todo lo incluye y todo lo gobierna»; en este sentido, cobra importancia tener definidas las condiciones con las cuales se han ido construyendo las fronteras, sea por causas de guerras, desapariciones de reinos, ampliaciones de naciones, extinción de etnias, definición de rutas de navegación, establecimiento de puertos estratégicos, así como construcción de canales interoceánicos. (Rovelli, 2018).

El concepto de lo que se denomina espacio, lo redefinió Yves Lacoste a partir del conocimiento de siglos, al establecer en su obra: La Geografía un arma para la guerra, que, desde la geografía se podía construir un método de pensamiento para entender la realidad internacional, sea desde el ámbito terrestre, aéreo o marítimo; el debido discernimiento de lo físico con lo inmaterial que son las ciencias políticas, está permitiendo la construcción del orden político, en el cual conviven Estados y naciones. Desde Hecateo, hasta los modernos estudios de geografía física y política, hasta la metodología y teorización geopolítica, están coadyuvando a los procesos analíticos, con los cuales se pueden salvar los obstáculos de la convivencia humana.



Por su parte, las zonas de influencia se han considerado como aquellas en donde la capacidad de un ente hegemónico asume un pleno liderazgo en su confrontación con otro actor internacional. El desarrollo de este pensamiento estratégico se puede identificar en una primera aproximación, en las acciones que emprendió Polícrates de Samos en el Siglo VI a.C., quien tras haber dado un golpe de Estado al lado de sus hermanos Pantagnosto y Silosonte para dominar la estratégica isla de Samos; tras su control, asesinó al primero de sus hermanos, para posteriormente expulsar al segundo al imperio persa, asumiendo el mando de la isla, bajo el término griego de Tirano. Considerando que la isla tenía una importancia para las rutas de navegación entre griegos, persas y egipcios, la mandó a fortificar, dotándola de una importante red hídrica para que abasteciera de agua dulce a la ciudad, lo que le permitiría ante la eventual condición de una amenaza de sus enemigos, disponer de un recurso fundamental para su existencia como nación.

Es de considerar, que la isla era un importante bastión en el mar Egeo, a la cual, en una primera instancia, el Faraón Amasis le daba un peso importante para la defensa de una factible invasión proveniente del rey Persa Ciro; así que por largo tiempo Polícrates logró un status muy cercano al de una zona de influencia, permitiendo que la isla jugara un papel fundamental para mantener el equilibrio regional y al mismo tiempo, demostrar la importancia que tiene para la definición de una zona de influencia, pues pareciera que eran los reinos hegemónicos como Egipto y Persia, los que estaban estableciendo los límites de sus respectivas autoridades, pero al final de cuentas, una isla fue la diferencia para mantener el statu quo de la región Este del mar Mediterráneo.

Tal condición de una zona de influencia, también se debe considerar a causa de los hechos que se suscitaron hacia el Siglo V a.C., cuando el navegante griego Hannón, realizó una serie de exploraciones a lo largo de la costa africana, en lo que hoy se conoce como Magreb, hasta salir al océano Atlántico, manteniendo siempre la vista de la costa africana, para ir identificando las condiciones de las corrientes y del entorno terrestre ante factibles eventualidades. Dicho viaje de navegación que salió de la Isla de Sicilia, permitió por primera vez, que la sociedad griega pudiera alcanzar las costas de lo que hoy se conoce como Camerún, en el golfo de Guinea.

Este proceso de exploración de un espacio completamente nuevo, amplió el conocimiento de nuevas culturas, nuevos dioses, nuevos idiomas e idiosincrasias, como también se dinamizaron los procesos de intercambio comercial e igualmente, las ambiciones por la ampliación del espacio conocido. La tecnología en el armado de barcos obligó a la cultura griega a innovar en la construcción naval para contar con mejores embarcaciones que afrontaran el reto que se estaba asumiendo con estos viajes de exploración. La zona de influencia tuvo un incremento significativo, pues se salió del espacio natural que era el mar Egeo, para ingresar al centro del Mesogeios Thalassa o mar en el medio de las tierras, como llamaban los griegos a lo que hoy conocemos como mar Mediterráneo; dicho espacio marítimo fue ampliado cuando los navegantes comenzaron a dominar la costa Oeste africana; luego entonces, las zonas de influencia se ampliaron, llevando con estas la preponderancia de una cultura fuerte y hegemónica, como lo fue la griega.

En el mundo griego, la narrativa de Platón es un referente del pensamiento político moderno; pero de igual manera, para el entendimiento de la teorización del poder marítimo, y del factor estratégico que son las zonas de influencia, el planteamiento que establece sobre la existencia de una isla llamada Atlántida, cuya existencia aún es motivo de fuertes debates entre diversos especialistas, debido a que solo existe como referencia tangible lo expuesto por el filósofo Platón, que ha sido motivo de diversas narrativas como las de Julio Verne, en su novela, la Isla misteriosa, continuación de 20,000 leguas de viaje submarino, donde uno de los protagonista principales es el capitán Nemo, hombre de ciencia que había construido su poder en los mares utilizando los restos de lo que fue una poderosa nación, gracias a su desarrollo científico y humanista. (Verne, 2013).

Al recuperar lo explicado por Platón, la isla tuvo su esplendor hace 9,000 años (de acuerdo con el filósofo), que tuvo como parte de su destino nacional, el estar en permanente acecho frente a sus enemigos, casi como la isla de Samos, pero que a través del control marítimo, por medio de su flota naval y mercante, como del dinamismo comercial de su puerto, le permitió ejercer una influencia notable en su espacio, considerando que de acuerdo a Platón estaba relativamente cerca de las columnas de Hércules (en el



actual estrecho de Gibraltar). Sus notables avances tanto en materia política, social, tecnológica, como militar, le dieron durante años una ascendencia regional, de ahí que Platón la estableciera como modelo de la nación ideal, de grandes proezas en el campo científico, de un alto desarrollo del pensamiento filosófico y del quehacer político, motivos por los cuales, la población se sentía segura bajo la protección de sus autoridades. (Platón, 2005).

Sin embargo, la desgracia cayó cuando la sociedad en general se sintió superior a los designios de los dioses, quienes provocaron un cataclismo, desapareciendo a la isla y a la sociedad atlante. Esta enseñanza platónica, permite considerar los hechos de la acción del gobernante, pues pudieron llegar a un grado de bonanza que los volvió arrogantes frente a sí mismos y al resto del mundo griego, una arrogancia en la cual su aparente inviolabilidad fue su perdición y con ello, la pérdida de una zona de influencia que ejercía control más allá de las columnas de Hércules, una enseñanza importante para quien desea establecer predominio sobre un espacio determinado, pues aún las potencias pueden tener un colapso en sus pretensiones de la ampliación de su espacio natural de existencia, pues al establecer un nuevo dominio allende lo que por tradición era propio conlleva una grave responsabilidad. El ejercicio de gobierno hegemónico requiere de sensatez y de un sutil manejo de las vanidades humanas. Una lección que para el adecuado establecimiento del poder marítimo se debe tener en cuenta.

Luego entonces, las alianzas estratégicas son un factor que no se pueden desasociar de la existencia del Estado, pues ninguna nación, por más poderosa que sea, puede enfrentar sola a sus enemigos, de ahí la necesidad de establecer una serie de compromisos que permitan a la nación hegemónica contar con zonas o regiones cerco, que le faciliten diversas funciones como son el abastecimiento de productos primarios y estratégicos, de lealtades políticas y militares; asimismo, cumplen la función de distraer las acciones en contra del *heartland*, para que éste asuma las acciones estratégicas frente a una amenaza o un conflicto. En este orden de ideas, diversos especialistas consideran que a partir de que el ser humano dejó la caza para establecer pequeñas ciudades y convertirse en agricultores, dejando de ser nómadas, comenzaron a realizarse diversas formas de alianzas estratégicas a causa de los conflictos.

Desde la alianza entre el rey Egipto Ramsés, con el Hitita Hattusili III, para el control de las sublevaciones en la frontera entre los dos reinos, pasando por la alianza que se originó entre las ciudades-Estado griegas para enfrentar al imperio persa, tomando en cuenta además las alianzas entre británicos, franceses y turcos para detener al imperio ruso en Crimea, hasta la moderna forma de coaliciones, tales como la OTAN, los Estados están requiriendo de éstas para la definición de grandes regiones de control, en donde el factor marítimo es central.

Un ejemplo de lo anterior es la propuesta que se consideró a principios del siglo XIX por parte del capitán e ingeniero militar William Pasley, quien elaboró un interesante estudio referente a cuáles deberían ser las prioridades para que Gran Bretaña consolidara su poder en el continente europeo. Tal escrito intitulado: Un ensayo de la política militar y de las instituciones del imperio británico, considera como tesis principal, que el imperio debía de tener una estrategia global, asumiendo que la corona debía propugnar por ampliar sus capacidades haciendo uso de su poder marítimo. Tal propuesta exigía un plan ambicioso, haciendo uso primero de su posición estratégica en el Atlántico Norte, pues desde la costa escocesa se podían controlar los accesos hacia Escandinavia y el Mar Báltico; por otro lado, la perspectiva que le ofrecía la costa de Gales, facilitaba una vigilancia a la entrada-salida del Mar Mediterráneo, pero, además, el enclave de Gibraltar reforzaba su predominio en dicho espacio marítimo. (Pasley, 1810).

Para asegurar un mejor uso de la condición del Mediterráneo, la propuesta de Pasley sumaba la anexión de la isla de Sicilia para un mayor control del resto de la costa, tanto la europea, como la africana, y así evitar cualquier contingencia. Dicho mar se estaría convirtiendo en una extensión de la zona de influencia británica. Ahora bien, la propuesta también asumía la importancia que la corona alcanzara una alianza estratégica con el reino sueco: tales puntos de control le permitirían controlar, por un lado, a la nación francesa y por el otro, al imperio ruso en su obsesión por alcanzar aguas más convenientes para la navegación, lo que lo redefiniría como una nación con vocación marítima. La propuesta de Pasley, a principios del Siglo XIX, fue innovadora, pues enlazaba la capacidad operativa británica, con el



posicionamiento estratégico para definir una zona de influencia, sumando para ello una alianza con Suecia a fin de darle certidumbre a la seguridad territorial del imperio británico, con la intención que el proyecto nacional se consolidara a nivel global. El océano Atlántico se volvería en el espacio de control natural británico a este tipo de pensamiento trascendental.

Así como el pensamiento de Pasley buscó darle certidumbre al crecimiento y proyección del interés británico a nivel global, actualmente, alrededor del mundo las alianzas estratégicas se encuentran tanto en los ámbitos militar y económico, lo que da certeza al combate de problemáticas como el crimen organizado y al terrorismo. De igual manera, las alianzas están permitiendo que se mantenga el dinamismo del libre mercado, siendo el elemento marítimo una condicionante fundamental que ha ido evolucionando a lo largo de la historia, y que, en este siglo sin duda, seguirán siendo esenciales para el nuevo orden mundial.

Las naciones desde el primer momento en que alcanzan su capacidad de existencia, tienen ante sí, un reto significativo: el saber definir con exactitud la presencia de amenazas y riesgos; de ahí que para el historiador Jean-Baptiste Duroselle, son fundamentales las características con las que quedó establecido el interés nacional, pues este determinaría los tipos de conflictos que pudieran presentarse. Así bien, para este historiador es pertinente entender que, a partir de un óptimo conocimiento de lo que representa el interés nacional para un Estado, es que se estará en condiciones de identificar las amenazas y riesgos. Es muy importante que el interés nacional responda a las necesidades de la mayoría de los grupos que están representados al interior del Estado, pues de no ser así, se corre el riesgo de desequilibrios que causen un deterioro en la capacidad de respuesta frente a un conflicto determinado. (Duroselle, 2000).

De ahí el gran dilema que tienen las potencias, sea en las esferas políticas, económicas, sociales o militares en las que el balance debe ser acorde hacia dónde van los intereses nacionales, definidos desde el proyecto de nación y cómo mantener su preponderancia en el escenario internacional. Las amenazas y riesgos que una nación tiene, así como están identificadas con sus motivaciones nacionales, se dan a circunstancia de sus condiciones geográficas, de sus recursos estratégicos, como de su influencia en temas políticos, de su inserción en el mercado internacional y el grado de influencia que logran en su devenir histórico.

Para el caso de quienes detentan una presencia permanente en la mar, la ampliación de su espacio territorial, potencializa el deber de identificación de las amenazas y riesgos que en sus costas pueden existir; en ese sentido, el interés nacional permite esclarecer la pronta acción para saber cuál es el derrotero del Estado: si convertirse en una nación naviera, o en una con una capacidad de despliegue naval que le permita ampliar sus influjos por cuestiones de control de puertos, rutas o enclaves que le den ventaja frente a sus competidores; pero de igual forma, le proporcione buen resguardo al territorio continental contra un conflicto que desaliente al proyecto de nación.

Luego entonces, para la debida prevención de las amenazas y riesgos, las naciones a través de sus gobiernos deben asumir el riesgo de impulsar su poder para salvaguardar su existencia, pues las ambiciones y proyectos que un Estado tiene, de igual manera, son deseadas y ambicionadas por otros.

En la existencia del Estado, una preocupación constante, es el debido ejercicio del poder y que éste tenga éxito en la aplicación de sus objetivos nacionales. Cada reino, imperio o nación a lo largo de la historia ha tenido que asumir decisiones cruciales para preservar la continuidad de un ideal de nación, para ello, son fundamentales los tomadores de decisiones que harán cumplir tal mandato, es decir, la élite de poder que detenta la capacidad de liderazgo al interior del país, es la que tiene la capacidad de construir instituciones y definir un proyecto de nación, sin soslayar que articulará la ruta por la que habrá de trazarse el destino del Estado.

La élite de poder tiene la capacidad de ofrecer la certeza de un horizonte que habrá de concretarse a razón de cómo interprete las acciones internas y externas del Estado; por ello, el poder debe ser considerado para construir fuerzas, mantenerlas vigorosas y darles certidumbre; creando para ello, certeza de su acción y generar confianza de que lo que el Estado está llevando a cabo, lo hace para darle los máximos beneficios a la sociedad, y que generación a generación, se tiene un compromiso para que la nación-Estado, tenga la



certidumbre no sólo de su existencia, sino que además sea un modelo que defina en el orden internacional. (Boucher, 1998).

Por lo tanto, el papel de la élite de poder es saber conjuntar los esfuerzos de todos los órdenes del Estado, que sus capacidades se conviertan en argumentos de certeza para los ideales nacionales. Pensadores como Platón, Maquiavelo, Hegel, Nietzsche, Schmitt o Han, han escudriñado el debido proceso del pensamiento del quehacer de quienes tienen en sus capacidades el ejercicio del poder y cómo debería aplicarse. Como se debe intuir, cada día en la élite de poder debe quedar claro, sea dulce o amargo su resultado, que su futuro está ligado al de la nación, pues son ellos parte de su construcción, y sus acciones determinarán el éxito o fracaso del devenir histórico de la nación.

Cuando el proyecto de la nación está orientado hacia el mar, los ejemplos son diversos para identificar a esa élite que da un significado del porqué del cambio de orientación en el proyecto de nación. Historias que surgen de las acciones de Elcano, Magallanes, Colón o Urdaneta, nos permiten establecer tales condiciones; pero los hechos, desde una visión occidental, de lo que aconteció en Inglaterra y su posterior configuración en Gran Bretaña, son un ejemplo muy interesante a considerar.

Para diversos especialistas del poder marítimo y de la talasopolítica, el nombre de Sir Richard Hakluyt tiene una importancia en la reconfiguración del proyecto inglés de dejar de tener una conciencia terrestre, a ser una isla con intereses marítimos. Este hombre cercano a la reina Elizabeth I, hija de Enrique VIII, realizó una interesante investigación a causa de las diversas conquistas que llevó a cabo el imperio español, que eran la envidia del resto de las monarquías europeas y que en el caso de Inglaterra no era la excepción. En un escrito intitulado *Principall Navigations*, expuso vívidamente como los actos de Hernán Cortés estaban permitiendo el control de las nuevas tierras conquistadas y que era necesario que el pueblo inglés emulara tal hazaña para honor de la nación y de la corona.

Por tal causa era importante lograr que la fortuna española pudiera pasar a manos inglesas, pues era su destino; por ello en otro escrito al que llamó *Particular Speech*, hizo un llamado a la conciencia de los súbditos, para que consideraran que estaban rezagados en las oportunidades que se estaban presentando con el descubrimiento de nuevas tierras, pero de igual manera, de las rutas y riquezas que éstas podían ofrecerles, si tan sólo se aprovechara adecuadamente su vinculación con el mar, un acto natural que debía de asumirse para la grandeza de la nación, logrando un liderazgo insular frente al resto de las naciones europeas y que si se habría de pasar sobre España, lo deberían de lograr.

El cambio de mentalidad que promovió la élite de poder alrededor de Elizabeth I fue fundamental, pues gracias al control de reinos como Escocia y Gales, finalmente la isla estaba bajo dominio inglés para pasar a ser Gran Bretaña, una nación orgullosa de su herencia marítima; de ser una isla que dejó su perspectiva defensiva, a ser una nación con visión expansionista, sacando provecho de su condición insular y poner en entredicho al imperio español. Las acciones que llevó a cabo Francis Drake o Walter Raleigh, fueron una firme demostración de ese cambio de mentalidad que surgió directamente de una visión de liderazgo, pero también de un proyecto de nación que estableció las metas a concretar para el beneficio del país y de la corona. Tales hechos facilitaron que poco a poco Gran Bretaña pasara de ser una nación más en Europa en el siglo XVI, a detentar el control mundial en la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX. La capacidad con que la élite de poder identifica las oportunidades o los momentos coyunturales, es fundamental para el fortalecimiento de la existencia de la nación, y que ésta pase de esa condicionante, a una cuya principal preocupación sea tan solo mantener su hegemonía, y si para ello es necesario el control de espacios como el marítimo, así se realizará, pues el destino sólo en pocas ocasiones puede definirse a favor de la grandeza de una nación.

La construcción teórica

La ilustración francesa significó para las ciencias un valioso aporte, que contribuyó a posteriores estudios en los diversos campos científicos, de ahí que, para el Barón de Montesquieu, Carlos Luis de Secondant, la importancia geográfica en la cual estaba asentado el Estado debía de ser un factor para considerar con



seriedad. Este importante filósofo francés identificó que los pueblos como las naciones, su personalidad está estructurada a partir de las condiciones meteorológicas, a lo cual definió que el clima sobre el territorio galo, contaba con las características propicias para el desarrollo de un Estado moderno, que impulsara el liderazgo internacional. (Montesquieu, 1987).

Si bien este tipo de afirmaciones que se realizaron en el siglo XVII fueron consideradas como etnocéntricas, de igual manera significaron la búsqueda del predominio en el expansionismo colonial que determinó el comportamiento político-económico de hace tres siglos. Asimismo, el propio Anne Robert Jacques Turgot, barón de Laune, ministro de finanzas de la corte de los Luises, redactó un ensayo al que tituló: Geografía política, en donde recuperó la esencia del pensamiento griego en torno a la importancia del influjo de la geografía física.

Así como Montesquieu hizo alarde de las condiciones benéficas del clima en el territorio de Francia; para Turgot, había que entender la importancia histórica de los pueblos de cada región del mundo conocido hasta ese momento, lo que facilitaría una debida construcción del Estado, pues a partir de esto, el desarrollo de la nación tendría en claro cómo utilizar las riquezas de las que podrían disponer en su propio territorio, aunado al tipo de influjos que podrían definir el tipo de comportamiento que tendría el Estado en su relación con otras naciones y que determinarían al propio proyecto nacional.

Con tales perspectivas de pensamiento científico, el propio filósofo Frederick Hegel estableció que la geografía política, permitiría catalogar el tipo de relación que debía de guardar el territorio con su población a partir de tres elementos: El primero, es la importancia de los altiplanos esteparios, pues de acuerdo a sus análisis consideraba que en este tipo de espacios se ubicaron tribus que no pudieron evolucionar en sociedades, las cuales estaban motivadas por actos violentos para satisfacer sus necesidades. El segundo es referente a las llanuras fluviales, como las que se encuentran en buena parte de Europa, en donde las poblaciones pudieron desarrollarse como sociedades con un sentido amplio de la propiedad, la civilización y las estructuras que se requieren para dar certidumbre a una evolución constante, y el tercero, son las zonas costeras que permitieron importantes procesos de transición de los pueblos que ahí se asentaron, pues pudieron realizar diversas proezas para aprovechar las condiciones marítimas para el beneficio de la humanidad. (Bond, 2014).

Cada era, cada siglo, ha ido definiendo la importancia que reviste el espacio marítimo, pero la transición que se fue gestando en el Siglo XIX y principios del siglo pasado, dieron un avance sustancial al potencial que ofrecía este influjo para el desarrollo de las potencias, inclusive, fue el momento en que hombres surgidos de las élites del poder realizaron un proceso cognitivo fundamental para crear modelos teóricos que permitieran dar un sentido al proyecto nacional de sus Estados.

Respecto a lo anterior, diversas naciones han destacado en sus pretensiones por ser actores fundamentales del ejercicio del poder marítimo, desde los fenicios a los griegos, de los romanos a la Dinastía Ming, de los venecianos a los españoles, pero ante todo, en épocas han destacado tres naciones por la capacidad de despliegue de sus flotas en los océanos y mares del mundo, siendo más significativos los aportes teóricos que siguen vigentes para el debido conocimiento de lo que significa el mar para los objetivos nacionales de los Estados-naciones. De ahí que fueron países como Gran Bretaña, Estados Unidos de América y la entonces Unión Soviética, las que dieron un serio impulso con sus contribuciones al predominio del poder marítimo.

En este orden de ideas, es de destacar que los gobiernos de estas naciones impulsaron la formación de sus respectivas élites para que coadyuvaran en la planeación de sus proyectos de Estado hacia una clara orientación marítima; de ahí la importancia de personajes como el Contralmirante Alfred Thayer Mahan, Sir Julian Stafford Corbett y Sergei Geórgievich Gorshkov, quienes dieron, a sus naciones, el impulso necesario para el ejercicio de sus acciones hegemónicas. Esta gente de mar simbolizó el impulso de sus respectivos gobiernos por formar cuadros académicos, cuyas capacidades analíticas les dieran los conocimientos adecuados para establecer las políticas de Estado adecuadas en la definición de sus liderazgos a nivel internacional.



El primero de estos pensadores es el Contralmirante *Alfred Thayer Mahan*, quien fue egresado de la Academia Naval de Annapolis, cuando ésta contaba con apenas once años de haber sido fundada; de hecho, su padre *Denis Hart Mahan*, Ingeniero Militar, tuvo dudas de su ingreso a esa institución, pues consideraba que la educación que requería su hijo era la de una escuela como *West Point*, que ya había adquirido la excelencia académica por contar con una metodología de las academias militares francesas en sus planes de estudio, aunado a que sus egresados formaban parte de la élite de Washington D.C. A su vez, Mahan contó con la influencia religiosa del hermano de su padre, Milo Mahan que fue ministro protestante y profesor de teología, quien también tuvo un importante influjo en el pensamiento estratégico del futuro Contralmirante. (Ponce, 2016).

Con estas dos influencias, una militar por parte de su padre y la religiosa de su tío, Mahan hacia el verano de 1888, concluyó su obra más importante: *La Influencia del poder marítimo en la historia. 1660-1763*, dónde aplicó una propuesta metodológica basada en hechos históricos para interpretar cómo debería de ser la proyección de los EE.UU. para el pleno ejercicio de su poder marítimo, en un momento en el que Gran Bretaña era la potencia hegemónica naval y a la cual los estadounidenses aspiraban suplir. (Mahan, 1987).

Dicha obra que se volvió un clásico en diversas escuelas navales de Japón, Gran Bretaña, Alemania, entre otras; contiene un minucioso análisis de los eventos más importantes que se suscitaron en Europa entre el siglo XVII y XVIII, que van del conflicto entre Inglaterra y los Países Bajos en 1665, hasta la firma del Tratado de Versalles de 1783, mediante el cual la corona inglesa le dio el reconocimiento a la joven nación estadounidense, estableciéndose la paz entre las dos naciones. Con este análisis histórico de las relaciones de poder, Mahan elaboró un marco teórico en el que se establecieron, seis condiciones que definen las características con las cuales se debe de hacer uso del potencial marítimo con el que cuentan las naciones privilegiadas con accesos hacia el mar. Es de destacar, que en la introducción de la obra ya citada, se ubica el planteamiento del problema, de cómo históricamente se han construido las rutas comerciales, tomando como principio de éstas las que se establecieron en el mar Mediterráneo con las flotas cartaginesas, que lograron un predominio sobre este espacio a través del comercio de cítricos y aceites con las naciones de la región, lo que desembocó en un enfrentamiento con la joven República Romana, en las que se denominaron guerras púnicas.

En ese sentido, el estudio de Mahan señala la importancia con la cual Gran Bretaña fue construyendo su proceso expansionista, tras haber derrotado a sus enemigos europeos, para lo cual, las seis condiciones de la formación del poder marítimo británico, se pueden identificar en dos campos: el primero es referente a las condiciones de ubicación del espacio de la nación, y el segundo, a las capacidades ideológico-políticas del Estado.

Por lo tanto, el primer campo es a condición de la posición geográfica, la extensión territorial y la conformación física; ahora bien, en el caso del segundo campo, se hace hincapié en la condición étnica con la que está definida la población de la nación, las características del carácter nacional; es decir, cómo la nación identifica sus intereses ante el mundo, y, por último, las condicionantes que definen la política gubernamental para concretar el proyecto nacional.

Ahora bien, a partir de estas condicionantes ya expuestas, estableció una máxima para el caso de los EE.UU., al identificar al *continente americano como una isla*, y que al hacer uso de la *doctrina del Destino Manifiesto* le permitiría potencializar su condición geográfica de ser una nación bioceánica, además de tener un pueblo que históricamente fue superando diversas coyunturas, para concretar su posicionamiento como un Estado marítimo, para el cual el mar siempre había representado una madre solícita; luego entonces, en el análisis mahaniano, los EE.UU. debían de transitar, de ser un Estado con vocación terrestre tras su ampliación continental, para pasar a ser un *imperio marítimo*, que contaba con un área de seguridad en el golfo de México-mar Caribe, para pasar a disputar el predominio del océano a las potencias del momento.



Ideológicamente, el pensamiento mahaniano fue un importante aporte para la élite estadounidense, que facilitó la aplicación de una política exterior más activa en los asuntos globales, de fincar con más certeza su seguridad nacional a condición de repensar a los EE.UU. como una isla protegida por dos océanos, pero de igual manera, potencializó la condición humana de toda una nación, para hacer del mar su nuevo hogar, protegidos por la gracia de Dios, tal como lo define la doctrina del Destino Manifiesto. (Mahan, 2004).

Con las seis disposiciones del Marco Teórico que ofrece el estudio de Mahan: condición geográfica, conformación física, extensión territorial, tipo de población, carácter nacional, es decir, interés nacional y las características de su política gubernamental, permiten identificar que no cualquier Estado las puede concretar en su beneficio, si no se considera la importancia de la herencia que tenga una nación de su conexión con el mar, no solo por su situación de ser una nación oceánica, sino también se deben de sumar las características ideológicas con las cuales fue definido el proyecto de nación, y que a partir de éstas se tiene una plena política de Estado, que le permita a la élite de poder establecer un liderazgo regional, continental o mundial a través de aceptar el reto de ser una nación marítima. (Armstrong, 2013).

Mientras Mahan establecía seis condicionantes para que EE.UU. se identificara como una isla continental, que potencializara su poder nacional en beneficio de tener un proyecto marítimo, en Gran Bretaña, Corbett, hombre de las confianzas del Almirantazgo y de Downing Street N°10, que elaboró un estudio al que intituló: Inglaterra en el Mediterráneo: un estudio del ascenso e influencia británica dentro de los estrechos. 1603-1713, en el que expuso la necesidad de que el imperio fuera un activo actor en dicho espacio, pues en éste se encontraba la entrada-salida al océano Atlántico, como de igual manera haciendo uso del Canal de Suez, se podía hacer uso del Mar Rojo en dirección del océano Índico y, por ende, la capacidad de llegar al océano Pacífico. El Mar Mediterráneo se definía como un pivote geopolítico que proyectaba los intereses británicos por ejercer un liderazgo oceánico a nivel global, como también un área de seguridad para mantener alejadas las amenazas a la isla. (Corbett, 1904).

Ahora bien, tras haber elaborado tal investigación, un año después con el conocimiento adquirido, redactó la que se ha considerado como la mejor de sus obras a la que intituló: Algunos principios de estrategia marítima, en la que su principal objetivo fue mantener la preponderancia de la actividad y de las rutas comerciales del imperio británico a nivel mundial, de tal manera, que el debido planeamiento de las capacidades navales de la nación, eran de gran interés a causa de las factibles guerras que habrían de librarse cercanamente con las potencias antagónicas; por tal motivo, se debían de considerar los siguientes puntos: identificar doctrinalmente la importancia del mar como una gran barrera defensiva, dado que el mar era parte de la extensión del poder político, económico y social del imperio británico; ampliar las capacidades navales a razón de contar con una Armada polifacética, con una variedad de naves de superficie como acorazados, fragatas, de transporte, logísticos y submarinos, además de establecer planes anfibios (una novedad para ese momento histórico) que permitieran una combinación de fuerzas con las tropas terrestres para su transportación, acceso a tierra, apoyo en áreas costeras y cobertura de las escuadras. (Corbett, 2005).

Este simbólico personaje del pensamiento del poder marítimo del imperio británico, al igual que el Contralmirante Mahan, fue un asesor especial de la élite británica, al estar bajo las órdenes directas de Lord Haldane, quien fue Secretario de Guerra del Primer Lord del Almirantazgo, Sir Winston Churchill. Hacia 1911 sus escritos y pláticas en diversos foros le permitieron establecer un marco teórico, de cómo Gran Bretaña, frente a un mundo complejo, la mar se volvía el medio necesario para el sostenimiento de la hegemonía de su nación, pero ante todo, teniendo en cuenta que el poder marítimo, debía de ser acompañado de una profunda estrategia naval-militar, que facilitara que la isla lograra su cometido de mantenerse aislada de las dificultades que le imponía el orden internacional de principios del Siglo XX. Tal plan estratégico, debía de ser objetivo, con firmes acciones políticas en los escenarios diplomáticos, una preponderancia en los mercados fuera del entorno del imperio y, ante todo, que el *British Way of Life* (El Estilo de Vida Británico) siguiera siendo un modelo ideológico que normara las relaciones internacionales de la época. (Lambert, 2017).



Tales preocupaciones permitieron que el imperio británico saliera victorioso de la *Primera Guerra Mundial* y mantuviera su hegemonía hasta el comienzo de la *Segunda Guerra Mundial*, pero más aún, el pensamiento de Corbett ha trascendido en el tiempo para sumar sus posicionamientos a los de Mahan en la manera en que los Estados deben hacer uso de sus capacidades estratégicas, sean éstas geográficas, políticas, económicas o militares. El manejo de éstas en beneficio del proyecto de nación traerá consigo el establecimiento de un liderazgo y del fortalecimiento del propio Estado en beneficio de su nación.

Por su parte, tras un proceso radical en el proyecto de nación del otrora imperio ruso, esta nación se convirtió en la primera que adoptó la tesis marxista; sin embargo, sus objetivos nacionales no se vieron modificados en mucho, por el contrario, se mantuvieron buscando prevalecer su condición hegemónica en Euroasia, a partir de una categoría de régimen único, centralista de la vida de la sociedad, preponderando las necesidades del Estado por encima de las de la sociedad.

Tal cambio de la ideología-doctrina en el Estado ruso, provocó en primera instancia una desvinculación del quehacer geopolítico que se venía construyendo desde el período histórico de Iván “El Terrible”, de rusificar al este de Moscú, primero por vía terrestre, para posteriormente pasar al periodo de Pedro “El Grande”, quien tuvo como prioridad el espacio marítimo para colocar a Rusia, como una potencia marítima con pleno uso de los océanos para beneficio del imperio, la conquista del Mar Báltico, les asintió tal capacidad, que les permitió rivalizar en este espacio con las otras potencias de Europa occidental.

A partir de estos procesos de desarrollo del imperio ruso, se osciló en la práctica geopolítica del uso de su capacidad de potencia terrestre a una oceánica, pero la revolución puso en impasse tales procesos mientras no se consolidaba la nueva élite que ejercería el poder del Estado a partir de la nueva ideología que debía de permear en cada miembro de la naciente sociedad soviética.

La muerte del fundador del Estado soviético, Vladimir Ilich Uliánov (conocido como Lenin) y la imposición del nuevo liderazgo en la persona de José Stalin, se emprendió un gradual proceso de reconstrucción de las fuerzas armadas soviéticas, con pocos elementos del viejo imperio para encausar la nueva doctrina que enmarcaba el Estado. En el caso de la Armada soviética, se recuperó la visión talasopolítica que había concretado el reinado de Pedro “El Grande”: ser una fuerza ofensiva defensiva de alcance oceánico, que permitiera, primero el fortalecimiento del proyecto de ser una nación socialista y luego pasar a imponerse como potencia frente a las naciones capitalistas.

Consolidado el pensamiento marxista-leninista, el régimen liderado por Stalin dio paso a modernizar la flota soviética, con nuevos diseños para su barcos y planeamiento novedoso para los tiempos que se empezaban a vivir en la Europa de 1930; sin embargo, los tiempos se acortaron y no dio tiempo a que se consolidara el proyecto que encabezaba el Almirante Nicolai Kuznetzov de contar con acorazados, cruceros de largo alcance, como de portaaviones, caza-torpedos y de submarinos para proteger la costa soviética en el mar Báltico, mar Blanco, océano Pacífico y el mar Negro y así recuperar la ventaja geoestratégica que se había perdido con la firma de Tratado de paz con Alemania en Brest Litovsk en marzo de 1918.

El comienzo de la Segunda Guerra Mundial con la invasión alemana a la Unión Soviética desencadenó una rápida y eficaz destrucción sobre puntos torales para la defensa de esta nación, devastando astilleros, diques secos, barcos y puertos en el mar Báltico, lo que comprometió la capacidad de defensa soviética, por lo que se tuvo que hacer uso de las anquilosadas naves de la era Romanov para hacer frente al enemigo. El proyecto de modernización fue severamente dañado, pues terminada la guerra, casi por 10 años esas naves seguían en funcionamiento debido a las precarias condiciones económicas en las que había quedado la Unión Soviética, que había apostado por una defensa terrestre-aérea para la salvaguarda de su existencia como nación.



Fue hasta 1953, posterior a la muerte de Stalin, que el mar y el océano se recuperó en el ideario ideológico-político del régimen soviético, gracias a Sergei Géorguievich Gorshkov, protegido de Kuznetzov desde la Academia Naval de Frunze en Leningrado y un activo combatiente de los alemanes tanto en el Mar Negro, como en el Mar de Azov, durante la defensa de Stalingrado, que le valió alcanzar un rápido ascenso como Capitán de Navío en ese periodo, pero cuando la Unión Soviética pasó a la ofensiva contra Alemania, alcanzó el grado de Contralmirante teniendo 31 años de edad; poco antes de que la guerra terminara, ya era Vicealmirante.

Es de destacar que al igual que Mahan y Corbett, Gorshkov se integró rápidamente a la élite del Partido Comunista en los duros tiempos de la guerra, demostrando sus firmes convicciones en la ideología marxista, como a los lineamientos doctrinales que se habían marcado para la Armada, aunado a la coyuntura de haber hecho amistad con dos piezas claves del Politburó Soviético y cercanos a Stalin, como fueron Nikita Krushchov y Leonid Brézhnev, además de su cercanía por cuestiones de la defensa de Stalingrado, con los generales Rodión Yákolevich Malinovsky y Andréi Antónovich Grechko, quienes fueron Ministros de Defensa Soviéticos tras la muerte de Stalin.

Fortalecidos sus lazos políticos al interior del Kremlin, Gorshkov convenció a su gobierno de darle certidumbre a la modernización no solo de la Armada, sino que ésta debía de ser en toda la marina soviética, pues era menester trabajar en conjunto, tal como lo establecía la doctrina del Partido, todos en beneficio del Estado, pues la lección histórica que se tuvo con las demoras para su modernización tuvieron graves estragos en la protección de la patria, dándole ventajas geoestratégicas a sus enemigos y que en ese momento, las naciones capitalistas estaban aprovechando esa situación de debilidad estructural en la seguridad y defensa soviética.

En ese sentido, en su propuesta teórico-metodológica, contenida en textos como El poder marítimo del Estado es muy cercana a lo que plateó Mahan de utilizar los campos geográficos y políticos, la Unión Soviética como un territorio difícil de controlar, pero que sus puntos más extremos sirvieran de proyección de la capacidad naval de su nación y por el otro lado, la Gran Guerra Patria había fortalecido los principios doctrinales del marxismo-leninismo en el ánimo de la nación, por lo que se contaban con los elementos fundamentales para construir una Armada que redefiniera el espacio hegemónico de la segunda mitad del siglo XX. (Gorshkov, 1976)

Pero de igual manera, las propuestas de Corbett se ven reflejadas en cuanto a la necesidad de definir las prioridades del porqué debe de ser una flota oceánica, si para Corbett era prioritario dar cobertura a la actividad comercial del imperio británico, para Gorshkov, era fundamental frenar el avance del capitalismo y ampliar la presencia de la doctrina soviética en el mundo. De tal manera, propuso que la marina soviética debía de estar estructurada de la siguiente manera:

- Flota mercante.
- Flota pesquera.
- Flota científica o de investigación.
- Flota oceanográfica (papel estratégico para la Armada).

En la propuesta de Gorshkov, la marina soviética debía jugar un papel de promotor de buena voluntad, de cooperación internacional, de alentar los intercambios económicos, no para crear áreas de control, sino para beneficiar a los más desvalidos, por lo que la flota mercante y pesquera asumirían la condición de promotores de la cooperación entre los pueblos, mientras que la de investigación apoyaría al desarrollo de aquellas naciones que recién estaban en el proceso de descolonización, o bien, deseaban ampliar su prioridades más allá del control de los Estados Unidos de América. Lo que en realidad estaban estructurando, fue un proceso de adoctrinamiento en franca competencia contra el bloque capitalista. (McConell, 1976).

Asimismo, la marina soviética demostró que sus avances tecnológicos estaban a disposición del mundo entero y más de las naciones débiles; lo cierto es que la Unión Soviética necesitaba insumos y materias



primas estratégicas para continuar su carrera por el liderazgo global. Ahora bien, el apoyo a las naciones recién descolonizadas, sobre todo las ubicadas en el continente africano y en el Sudeste asiático, y en su momento en Cuba, le permitían atracar en puertos en donde de igual manera lo hacían barcos de las naciones del bloque de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), a los cuales espionaron haciendo uso de elaborados sistemas de inteligencia electrónica camuflados en barcos mercantes, pesqueros o de investigación científica, todo para monitorear de la manera más precisa a sus enemigos.

Pero para cubrir sus acciones, la propuesta de Gorshkov, contaba con una sólida defensa de la hábil utilización del derecho internacional marítimo, exigiendo con ello, la necesidad de ser parte de las naciones oceánicas y de su legítima presencia en los mares del mundo, para apoyar a las naciones que así lo requirieran en la búsqueda de su desarrollo como países. Luego entonces, en poco tiempo, la marina soviética, con todas sus capacidades estuvo en plenitud de ser un hegemon oceánico, que rivalizaba seriamente a la flota estadounidense y la propia OTAN. Al mismo tiempo, los bastos componentes de la marina soviética también fueron parte de la política exterior, que coadyuvaba en la toma de decisiones que se asumían en el Kremlin en la competencia con los EE.UU. en plena guerra fría. (Rowlands, 2017).

Ideológicamente la propuesta de Gorshkov no sólo derivó en una potencia, también en la concreción de establecer una doctrina marítima a condición de que, en tiempos de paz, la Armada soviética era la vanguardia de los intereses nacionales y de las bondades de la preponderancia del Estado en beneficio de la sociedad. (véase tabla 1).

Tabla 1: Comparación del pensamiento estratégico.

	Marco Teórico	Contexto geopolítico
Alfred T. Mahan	Primera formulación de un marco teórico- metodológico para el poder marítimo en la era moderna, haciendo uso del reconocimiento del expansionismo británico contra el imperio español.	Retomó los principios doctrinales del Destino Manifiesto adaptándolos a la visión de competir con las potencias europeas por los espacios marítimos, haciendo uso de las islas en torno a los EE. UU. Como enclaves de proyección del interés nacional.
Julian S. Corben	Replanteamiento de la utilización del espacio marítimo como una zona de control del interés británico.	Redefinió las capacidades de la Armada Británica a partir del control de las rutas de navegación para el sostenimiento de la hegemonía marítima de la corona.
Sergéi Gorshkov	Adaptación del modelo Mahaniano a la condición del interés nacional soviético, sumando para ello, los principios de la talasopolítica de la era de Pedro el Grande de control de sus fronteras marítimas	Competir por los espacios geopolítica frente al bloque estadounidense, haciendo uso de las ventajas que les ofrecieron la disputa por la influencia ideológica doctrinal en el proceso de descolonización y de movimientos de reivindicación nacionalista en diversas zonas del mundo.



Doctrina Naval de México	DAM I.0 Doctrina de la A.M. DAM I.0 Inteligencia Estratégica. DAM I.0 Planeamiento Estratégico. DAM I.0 C Mando y Control. DAM I.3 Operaciones Navales.	Geográficamente privilegiado, bioceánico, vecino de hegemonía mundial con fuerte dependencia comercial y proyección con base en principios de la política exterior.
	Poder naval/Poder marítimo	Objetivo estratégico
Mahan	Definió una metodología para el ejercicio del poder marítimo agrupado a los seis principios en dos bloques: El geográfico y el político	Ejercicio de la proyección de los EE. UU. Como Protección Marítima.
Corbett	La fórmula es en sí mismo, el mantenimiento del proyecto nacional marítimo de la corona británica, mismo que se fundamenta en las políticas que estableció la Reina Elizabeth I en el siglo XVI	Seguir ejerciendo la hegemonía británica a partir del control de sus rutas y colonias.
Gorshkov	Utilización de las acciones de poder con las cuales Pedro el Grande estableció las bases para el establecimiento de la presencia rusa en el Mar Báltico y en el océano Pacífico, potencializándolo a través de las directivas del PCUS y del nacionalismo soviético por controlar el Mar Mediterráneo y asegurar su proyección de ser una nación multioceánica.	Confrontar el espacio de poder hegemónico del mundo occidental a partir de su sistema de alianzas del Pacto de Varsovia y con naciones cuyos gobiernos sean de corte nacionalista.
Doctrina Naval de México	Poder Marítimo El Estado Mexicano ha venido integrando los diferentes elementos que lo conforman de una manera pragmática, producto sobre todo de la necesidad de lograr un desarrollo económico y sustentable. Poder Naval Elemento del Poder Marítimo que conjuga los medios de la Armada de México para defender los intereses de la nación	Garantizar la consecución de objetos cumplimiento del Estado de Derecho del mar y los determinados por la dirigencia política. En cuanto al Poder Naval, a través de operaciones navales de guerra y distintas a la guerra.



Comparación del pensamiento estratégico		
	Objetivo Táctico	Fuerzas
Mahan	Modernización de la flota tanto en la estructura de los barcos (acero) como la adaptación de motores de alta tecnología de la época.	Primacía Naval. Flotas de barcos de Guerra. Batalla Decisiva.
Corbett	Convertir a la flota en una ente moderno y polifacético para llevar a cabo misiones anfibias y desembarque que apoyan a las fuerzas terrestres.	Armada según la situación, recursos y el adversario. Fuerzas balaceadas.
Gorhskov	Modernización de la Armada Soviética, al contrarrestar las capacidades de la flota de EE. UU. Y de la OTAN a través de una eficiente flota de submarinos y acorazados que respondieran a las capacidades del enemigo.	Inteligencia Naval, sustentada en una eficiente flota pesquera y oceanográfica que apoye las labores de Seguridad Nacional del Estado Soviético.
Doctrina Naval de México	Control y Negación del mar en áreas de interés de la Z.M.M. además de uso del mar con base en el derecho nacional e internacional.	FF.AA. para la defensa, seguridad y protección considerando a las fuerzas navales como segunda línea de defensa, posterior a la política exterior. Además, organización de regiones para ejercer la autoridad para el cumplimiento de orden jurídico, con énfasis en: • Proteger tráfico marítimo. • Salvaguardar vida humana. • Protección y combate contaminación. • Combate al crimen organizado y terrorista. • Operaciones vs piratería. • Apoyo a la población civil.
Comparación del pensamiento estratégico		
	Estrategia	Táctica
Mahan	Batalla Decisiva.	Concentración de Fuerzas. Líneas Interiores. Control de líneas de Comunicación. Puntos de Estrangulamiento.
Corbett	Batalla decisiva. Flota de formación. Invasión comercial.	Concentración flexible. Situacional. Control de líneas de comunicación.
Gorhskov	Influencia de la presencia de la flota soviética en puertos de los países del Tercer Mundo, haciendo uso de la cooperación internacional.	Concentración la capacidad de despliegues estadounidense con una eficaz flota de submarinos.



Doctrina Naval de México	Concebida considerando los intereses en el mar, y las amenazas y riesgos a la Seguridad Nacional.	Empleo directo de medios en áreas de operaciones con base en los principios universales de la guerra naval: unidad de objetivo y continuidad en la acción, acción ofensiva, concentración y economía de fuerzas, flexibilidad, seguridad, sorpresa, sencillez, coordinación y cooperación.
Comparación del pensamiento estratégico		
Perspectivas		
Allred T. Mahan	La Armada protege el propio imperio comercial, económico y colonial. La Armada priva al enemigo de su comercio o mercantilismo al negarle en control de los mares. Crea un estrangulamiento sobre el enemigo al bloquear su comercio a sus comerciantes. El control de los mares se ganará por una batalla decisiva. El poder de fuego (buques de batalla) era la forma de ganar esta batalla decisiva. El dominio de los mares apoya el poder económico y el mercantilismo de su país.	
Julian S. Corbett	El control de las comunicaciones marítimas es lo más importante Evitar el control de las comunicaciones marítimas por parte del enemigo. NO es común para ninguno de los bandos tener el dominio completo de los mares; el control de los mares existe en varios niveles y en varios lugares, pero NO es total. El único derecho que cualquiera de los bandos tiene, es el derecho de paso. Ganar el derecho de paso le permite a uno ejercer presión militar directa sobre territorio del enemigo. El dominio de los mares apoya el poder económico y el mercantilismo de su país.	
Sergéi Gorshkov	Difundir a la Armada soviética como una poderosa herramienta de la difusión de la Política Exterior de la URSS. Establecer lazos de amistad con países recién independizados en África, Sudeste Asiático y latinoamericanos haciendo uso de sus programas de apoyo para el desarrollo marítimo. Que la Armada Soviética, sea un baluarte de expansión del ideario doctrinal Marxista-leninista en el mundo. Aplicación de políticas internacionales para ejercer acciones de puertas abiertas en océanos y mares del mundo.	
Doctrina Naval de México	Aprovechamiento del mar de conformidad a la normatividad nacional y tratados internacionales de los que México es parte.	

Fuente: Elaboración propia.

Hacia un modelo teórico del poder marítimo mexicano

Desde la consumación de la Independencia de México en 1821 hasta nuestros días, está de manera permanente la constante preocupación de mantener la integridad territorial y la preservación de la soberanía nacional. La memoria histórica, nos hace recordar la serie de sucesos que fueron determinando el carácter nacional a causa de las diversas invasiones y pérdida de territorio que fue sufriendo nuestro país, lo que a la fecha estableció una manera de observar nuestra realidad como nación y como actor internacional, de ahí que nuestras doctrinas en materia de política exterior han sido elaboradas a condición de mantener la integridad de la nación, preservar el Estado de derecho y la óptima convivencia internacional. Sin embargo, tales particulares, hacen necesario establecer cuáles son los influjos geopolíticos del México del siglo XXI, en donde la democracia representativa, las libertades humanas y el libre mercado, son lo que está normando la participación de los Estados-nacionales en el marco de la globalización vigente.



Recuperando la fórmula señalada anteriormente para el caso mexicano, se cuenta prácticamente con cada uno de los elementos como son: *Imaginación nacional + conocimiento exacto de sus fronteras + zonas de influencia + alianzas estratégicas + amenazas y riesgos + élites de poder*, de ahí que, es importante considerar que México se ha ido consolidando como una nación activa en el escenario internacional, promoviendo ante todo, la solución pacífica de las controversias, la no injerencia y la autodeterminación de los pueblos. Por lo tanto, para el debido ejercicio de su poder marítimo, es oportuno recuperar las tesis de Mahan, Corbett y Gorshkov desde sus propias características geográficas y políticas.

Para los tres teóricos, era fundamental el mantenimiento del dinamismo comercial de sus naciones; para Mahan este se podía sustentar en la capacidad que el Estado tuviera enclaves estratégicos; para Corbett, el tránsito libre de las líneas de comercio marítimo y para Gorshkov, el mantener los mares abiertos a través de la cooperación internacional.

Luego entonces, se debe de considerar que México como parte de su estrategia de integración a los procesos de globalización tras la caída del bloque soviético, ha ido estableciendo una interesante estructura de 12 tratados de libre mercado con 46 países, aunados a 32 acuerdos denominados para la Promoción y protección recíproca de las inversiones con 33 naciones y nueve más de alcance limitado en el área de la Asociación Latinoamericana de Integración. De igual manera, no se debe soslayar la activa participación en mecanismos multilaterales y regionales como son la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) como en la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), sin soslayar su membresía en el G 20. Con este esfuerzo de diversificación para el mercado mexicano, se requiere una profundización de la capacidad del despliegue de una marina mercante que trabaje en conjunto con este proceso que el Estado ha ido procurando en los últimos años.

Ahora bien, del lado de sus condicionantes geográficas, se debe de considerar que nuestra nación está razonada como una de las más importantes por sus características de mega diversidad, a partir de contar con una extensión oceánica de 65% y terrestre de 35% del total de su superficie nacional, distribuidas estas características por su condición bioceánica. En el litoral del océano Pacífico, incluye los golfos de California y Tehuantepec y en la costa del océano Atlántico, se ubica el golfo de México y mar Caribe, y al mismo tiempo, en el golfo de México se ubica también al golfo de Campeche.

Estas características han permitido que los mares mexicanos sean divididos en ocho regiones ecológicas marinas o ecorregiones al interior de la Zona Ecológica Exclusiva (ZEE): (1) Norte del golfo de México, (2) Sur del golfo de México, (3) mar Caribe, (4) Pacífico Centro-Americano, (5) Transición Mexicano del Pacífico, (6) Golfo de California, (7) Pacífico Sud Californiano, y (8) Transición de la Bahía de Monterrey en el Pacífico. Al mismo tiempo, nuestra nación cuenta con islas, arrecifes y cayos en los mares adyacentes; una plataforma continental y los zócalos submarinos; aguas de mares territoriales y los mares interiores. Oficialmente, el Estado mexicano cuenta con 1.9 millones de kilómetros cuadrados de superficie continental, 5, 127 kilómetros cuadrados de superficie insular y 3.1 millones de kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva, por lo que la superficie total de la nación es de más de cinco millones de kilómetros cuadrados. (www.biodiversidad.gob.mx).

De igual manera, los litorales de México, son de una extensión de 11,122 km, exclusivamente en su parte continental, sin incluir litorales insulares, de los cuáles 7,828 km están en el océano Pacífico y 3,294 km en el golfo de México y mar Caribe; ahora bien, en el año 2012, se realizó una catalogación de cerca de 2, 300 cayos, islas, arrecifes, islotes, bajos y bancos en la Zona Económica Exclusiva, destacando, las islas: Clarión, Cozumel, Banco Chinchorro, Arrecife Alacranes, Espíritu Santo y las Revillagigedo.

Tal determinismo geográfico coloca a México en una posición estratégica en las actuales condiciones que la globalización exige, de ahí que es importante considerar que el modelo ideológico-político que se ha ido gestando a lo largo de su historia, también es determinante para el debido entendimiento de cuáles son las características de sus aspiraciones nacionales. El esfuerzo que se ha ido cimentando tras la culminación de la Revolución y de los sucesos de la guerra fría, han determinado que México sea una nación



comprometida con los valores democráticos con los cuales el resto de la comunidad internacional se ha implicado con el fin de gestar que las sociedades-nacionales vayan adoptando valores en común para una mejor convivencia global.

De ahí que México está obligado a la preservación de los valores mundiales que se han construido en los últimos años; al mismo tiempo, es partícipe de la seguridad regional e internacional, máxime cuando en términos económicos está inscrito en la región de América del Norte; de igual manera, los intereses mexicanos se encuentran ligados al desarrollo de la Unión Europea, como de la zona APEC, aunado a los compromisos que establece su membresía con la OCDE; es decir, México como un actor internacional, es un importante eslabón talasopolítico en el proceso dinamizador del libre mercado, por lo que debe presentar una ideología marítima, con la cual se sienta identificado con su pertenencia con el mar.

Si bien, la sociedad mexicana identifica con claridad la figura terrestre de nuestro país, es oportuno que para desarrollar aún más los objetivos nacionales con respecto a nuestras ventajas marítimas, el repensar el imaginario de lo que en verdad es nuestro Estado, puede plantear que así como se considera en la tesis mahaniana que EE.UU. es una isla, México es una sucesión de islas, pues está ubicado en un continente-isla, su condición bioceánica, le da las ventajas de una isla y sus dos penínsulas tanto en los océanos Pacífico y Atlántico son islas que le dan la proyección al interior de los océanos ya mencionados, aunado a la serie de islas que están en su espacio de Mar Territorial y de su Zona Económica Exclusiva.

Tal condición de verse a México como una isla, requiere de un óptimo conocimiento de las necesidades para su desarrollo, fortaleza y seguridad, frente a cualquier contingencia que deba ser atendida; luego entonces, si el imaginario, desde la parte geográfica invita a un replanteamiento del quehacer de la nación, nos hace recuperar la memoria mítica de lo que fue su pasado prehispánico de sus deidades vinculadas con el medio marítimo, pero al mismo tiempo, permite recuperar las hazañas de grandeza de las flotas de la Nueva España y de la Armada de Barlovento que le dieron prestigio al virreinato y más aún, los actos heroicos a causa de la defensa de la soberanía nacional.

México cuenta con un enorme potencial en diversas aristas para definir un destino marítimo cuyos esfuerzos deben estar encaminados a la elaboración de un sólido pensamiento ideológico-doctrinal que encause y anime tales esfuerzos para que el Estado asuma con solidez su naturaleza bioceánica. Tal como lo expusieron Mahan, Corbett y Gorshkov, son fundamentales las condicionantes de innovación y desarrollo científico, como también la ampliación de las vertientes en las cuales están los objetivos y aspiraciones nacionales del país, en una era de definiciones del escenario nacional y global.

La ideología del Estado mexicano, debe ir en el sentido del fortalecimiento del poder marítimo, asumiendo la experiencia histórica, la fortaleza democrática del país, sus capacidades geográficas como su sentido de la recreación del imaginario con el cual fue construida nuestra nación. Tales elementos analíticos están emanando de las acciones cotidianas de la Secretaría de Marina-Armada de México, tanto en sus quehaceres en la defensa y salvaguarda de los intereses nacionales, como también de los esfuerzos de sus análisis en materia de inteligencia por mantener la integridad territorial y de su vocación educativa de contar con una Armada educada en los estándares correspondientes a la posición de prestigio y responsabilidad que México tiene en este Siglo XXI.

**Trabajos citados:**

- Abilleira, Darío (2014). Mahan: Pensamiento y obra. Página WEB Aprendiendo y difundiendo estrategia en Uruguay.
- <https://estrategiauruguay.wordpress.com/2014/06/21/alfred-mahan-el-dominio-de-los-mares-no-solo-permitiria-evitar-ataques-en-el-propio-territorio-sino-tomar-las-ofensiva-para-atacar-al-enemigo/>
- Braudel, Fernand (1992). El Mediterráneo. El espacio y la historia. Fondo de Cultura Económica, Colección Popular 431. Primera reimpresión, México, DF.
- Chías, José Luis. (1990). Articulación de las costas mexicanas. Revista Mexicana de Sociología N°3/1990, 69-85.
- De la Fuente, Baruc y Jesús Ernesto Encinas (2018). Revalidación del conocimiento marítimo de embarque. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México, ININVESTAM.
- Fossey, John. (1997). Relay Gold. Revista Containerisation International, Vol. 30, N°6, junio de 1997, 10-14.
- González Laxe, Fernando (2008). Transporte marítimo y reformas portuarias. Los modelos europeos y latinoamericanos. Boletín económico de ICE, Información Comercial Española, N° 2931, 47-64.
- Hoffmann, Jan (1999). Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo. CEPAL. Naciones Unidas, Santiago.
- Hoffmann, Jan (2000). El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano. Revista de la CEPAL N° 71, agosto del 2000, 121-143. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/12214/1/071121143_es.pdf
- IMT (2018). Sistema de indicadores portuarios 2016. Instituto Mexicano del Transporte-SCT, Querétaro.
- INEGI (2019) Balanza Comercial. Instituto Nacional de Geografía, Estadística e Informática, Aguascalientes. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/temas/balanza/>
- Ley de Puertos (1993). Ley de Puertos. Diario Oficial de la Federación, 19 de junio de 1993, gobierno federal, http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lpue/LPue_orig_19jul93_ima.pdf
- Martner, Carlos (1999). El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. Revista EURE, Vol. XXV, N° 75, septiembre de 1999, 103-120.
- Martner, Carlos. (2008) Transporte multimodal y globalización en México. Editorial Trillas, México D.F.
- Martner, Carlos (2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de Hubs en México. Convergencia, 17(52), 319-360. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352010000100013&lng=es&nrm=iso
- Martner Carlos, Morales Carmen, Moreno Aurora, Pérez Arturo, Martínez Jorge y De la Torre Elizabeth (2011) Competencia y eficiencia de las cadenas de carga en México: Flujos de Contenedores y Gráneles Agrícolas. Edición Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro.
- Notteboom, Theo (2008). The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains: European challenges. Discussion Paper No. 2008-10. OECD-International Transport Forum. 44. <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DP200810.pdf>
- O'Kelly, Michael (1998) A geographer's analysis of hub-and-spoke networks. Journal of Transport Geography, Vol 6, Num 3, 171-186.
- Rodriguez, Jean Paul (2017). The Geography of Transport Systems, Ed. Routledge, Fourth Edition, New York.



Rodríguez, Octavio (2001) Prebisch: Actualidad de sus ideas básicas. Revista de la CEPAL, N°75 diciembre 2001,41-52.

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/10772/075041052_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

SCT (2018). Principales estadísticas el sector comunicaciones y transportes. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ciudad de México. Recuperado de: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Principales-Estadisticas/PE-SCT-2018.pdf>

Trujillo, Lourdes y Gustavo Nombela (2003). Puertos. En Privatización y regulación de la infraestructura de transporte: Una guía para reguladores, compilado por Antonio Estuche y Ginés de Rus. Editorial Alfaomega, Bogotá.

UNCTAD (1992). La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación. Comisión del Transporte Marítimo. Naciones Unidas. Ginebra.

Wallerstein, Immanuel (1996). Después del Liberalismo. Editorial Siglo XXI, México, DF.