

# Seguridad y Protección Portuaria en México:

## Una Agenda Estratégica

---

*Doctor y Contralmirante (ret.)*

Jesús Ernesto Encinas Valenzuela\*



# Contexto estratégico

---

El 4 de agosto de 2020, una fuerte explosión en el puerto de Beirut, Líbano, mató a 217 personas y dejó heridas a más de 7 mil. En un radio de 20 kilómetros, la onda expansiva afectó edificios, casas y comercios, provocando el desplazamiento de al menos 300 mil hombres, mujeres y niños. A prácticamente dos años de la tragedia, no sólo ese puerto, sino Líbano entero, padecen las consecuencias materiales y económicas de uno de los accidentes en infraestructura portuaria más graves de la historia.

En junio de 2022, la ruptura del cable de una grúa provocó la caída de un contenedor de gas cloro, durante las maniobras de carga en el puerto jordano de Áqaba, en el Mar Rojo. La explosión dejó más de 10 muertos y decenas de intoxicados.

Ambos casos, tanto lo sucedido en el Líbano como el accidente reciente en Jordania, dan cuenta de la importancia de la seguridad en los puertos como instalaciones estratégicas. Más allá de su relevancia evidente para el desarrollo económico de sus países, los puertos marítimos son también nodos vitales del comercio global, de tal suerte que, garantizar su seguridad y protección, es una responsabilidad con implicaciones internacionales.

En este sentido, la propia naturaleza de los puertos marítimos los convierte en posibles objetivos -o centros de gravedad- de actividades criminales o terroristas. Baste recordar el ataque al buque de la Marina Estadounidense USS Cole en 2000, o la operación del grupo fundamentalista Lashkar E Taiba en Mumbai, en 2008, habiendo partido desde del puerto pakistaní de Karachi.

La seguridad portuaria, en toda su expresión (tanto a nivel de “safety”, o seguridad industrial; como de “security”, o protección de instalaciones, personal e información de amenazas externas), debe entenderse como una tarea estratégica para las autoridades de naciones ribereñas, y México no es la excepción.

# México y la protección portuaria

---

No es un secreto que los niveles de seguridad internacional se incrementaron considerablemente en todo el mundo después de los ataques terroristas del 11 de septiembre en Estados Unidos de América (9/11). El ámbito marítimo-portuario no escapó a esta espiral y la consecuencia se vio reflejada a través del Código PBIP (Protección a Buques e Instalaciones Portuarias, o ISPS Code por sus siglas en inglés), uno de los tantos productos generados para mejorar las condiciones de seguridad a raíz de dicho evento. El Código PBIP fue adoptado en la Conferencia sobre Seguridad Marítima de diciembre de 2002 por conducto de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el mundo marítimo-portuario lo aceptó como una opción generalizada para incrementar la seguridad y reducir los riesgos de ataques terroristas y otros delitos no necesariamente conectados al terrorismo.

El Código PBIP también se convirtió en una herramienta para reconocer a los puertos marítimos como instalaciones de importancia estratégica, algo que ya sucedía antes en muchos países; sin embargo, en México, aunque sean considerados y reconocidos como nodos logísticos y centro de gravedad del comercio mundial en la conexión tierra-mar, no son considerados como instalaciones estratégicas. El hecho de que nuestras instalaciones portuarias carezcan de este calificativo no es cosa menor, pues impacta negativamente en el nivel de relevancia que las propias autoridades -y el Estado- le otorgan a éstos. Lo anterior es importante, pues el desarrollo portuario necesariamente debe ir acompañado de la protección y seguridad de los propios puertos.

El desarrollo y crecimiento de los puertos mexicanos para ocupar un lugar de competencia en el ámbito internacional se ha mantenido con cierta constancia desde la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (API) ahora conocidas como ASIPONAs (Administración del Sistema Portuario Nacional) y de acuerdo con las exigencias propias del mercado. En este sentido, las reformas al marco legal nacional a partir de 2017 le dieron a la Secretaría de Marina Armada de México la responsabilidad del sistema portuario, de tal suerte que este ministerio de Estado tiene a su cargo tanto el desarrollo comercial como la protección de las instalaciones de puertos marítimos en el país.

Ahora bajo responsabilidad de la Secretaría de Marina, el desarrollo de los puertos implica un mayor compromiso para establecer cuáles son las medidas adecuadas de protección portuaria en México y que su aplicación esté en equilibrio con el flujo comercial. Aunque no existen antecedentes de que las instalaciones portuarias en México hayan sido víctima de ataques o actos delictivos extremos que pongan en peligro su operación, es evidente que son vulnerables a fenómenos como el robo de mercancías, trasiego de drogas y precursores químicos, tráfico ilícito de personas, entre otros.

Aunque el código PBIP sí considera estas y otras amenazas a la integridad portuaria, su ámbito de actuación se concentra en el interior de las instalaciones, y no en su exterior. Esto es sumamente relevante, pues un puerto debe ser entendido como un sistema complejo que demanda de un análisis serio de vulnerabilidades, tanto al interior como al exterior del mismo. Como ejemplo de lo anterior, las comunidades aledañas a los puertos no pueden considerarse como un elemento ajeno a las operaciones del mismo, sino como una extensión del recinto portuario. Es decir, las dinámicas sociales -y políticas- en dichas comunidades, impactan directamente en la sostenibilidad operativa de los puertos.

En el caso mexicano, por citar un ejemplo, la dinámica delictiva que tiene lugar en puertos como Lázaro Cárdenas o Manzanillo, ambos en el litoral del Pacífico, no puede desligarse de su entorno operacional cercano, donde persisten amenazas en materia de delincuencia organizada o actividades socio-disruptivas a manos de grupos políticos regionales. Lo mismo sucede en algunos puertos del Golfo de México, donde fenómenos como el robo a mercancías (o incluso actos de piratería y robo armado en el mar) tiene relación directa con las comunidades pesqueras de la región.

## Consideraciones finales

---

Los puertos marítimos representan un eslabón vital en la cadena logística global. Por ello, su protección es materia no sólo de la Seguridad Nacional de México sino una responsabilidad de carácter internacional. En este sentido, la aplicación del Código PBIP (ISPS Code) se presenta como una herramienta no sólo para incrementar los niveles de seguridad y protección

de los mismos, sino como una oportunidad para expandir sus alcances hacia las comunidades cuya dinámica social y política necesariamente impacta en la sostenibilidad de las operaciones portuarias.

Aunque la seguridad y protección de los puertos en México es una responsabilidad que recae en la Secretaría de Marina, lo cierto es que aquellas instalaciones -tanto al interior como exterior de dichos puertos- que son administradas por la Iniciativa Privada no siempre desarrollan sus actividades bajo los estándares que el propio Código PBIP especifica.

Por ello, en aras de desarrollar un Sistema Portuario Nacional competitivo y seguro, será de vital importancia elevar a los puertos marítimos mexicanos al nivel de Instalación Estratégica, integrar un Sistema de Seguridad y Protección Integral que incluya el entorno operacional cercano y no sólo las instalaciones internas, e instar a la Iniciativa Privada a la adopción de prácticas de seguridad y protección bajo estándares internacionales.

México tiene todo el potencial de desarrollarse como una potencia marítima, y eso pasa por contar con puertos competitivos, seguros y de vanguardia.



# THE INSTITUTE

FOR STRATEGY AND DEVELOPMENT RESEARCH



## Contacto



InstituteSDR



isdr.mx



info@isdr.mx



+52 (81) 8363 0021



Institute for Strategy and  
Development Research - ISDR

