



The Institute
for Strategy &
Defense Research

La Secretaría de Marina rumbo al 2030

Retos y perspectivas

Al momento de esta publicación, y a algunas semanas del triunfo de la Dr. Claudia Sheinbaum en las elecciones presidenciales mexicanas, comienzan a surgir algunos perfiles de quienes podrían ocupar la máxima responsabilidad dentro de la Secretaría de Marina. No es motivo de este texto elucubrar sobre ningún posible candidato, pues independientemente de quien sea seleccionado por la futura presidenta para tal encargo, los retos dentro de la Institución son los mismos.

De esto -lo verdaderamente estratégico- va el presente *policy brief*.



En primera instancia, habría que recordar algunos aspectos relativos a la estructura -ciertamente única- de la Secretaría de Marina, que de pronto son desconocidos por el estamento político en general y, quizás, para la próxima presidenta.

La Secretaría de Marina, a nivel ministerio federal, en realidad tiene dos grandes elementos constitutivos: por un lado, se trata de una cartera que tiene a su cargo la Autoridad Marítima Nacional, la Marina Mercante y la administración del Sistema Portuario Nacional. En este sentido, la Secretaría es la única autoridad a nivel nacional en la materia, y representa al Estado Mexicano ante organismos internacionales -como la propia Organización Marítima Internacional- para tales efectos. El otro elemento constitutivo es la Armada de México, como Institución permanente cuya función principal es el empleo del poder naval de la federación para la defensa exterior. Lo anterior, sin embargo, no significa que la Armada no tenga otras misiones importantes -como aquellas relativas a su función de guardia costera o aquellas de diplomacia naval.

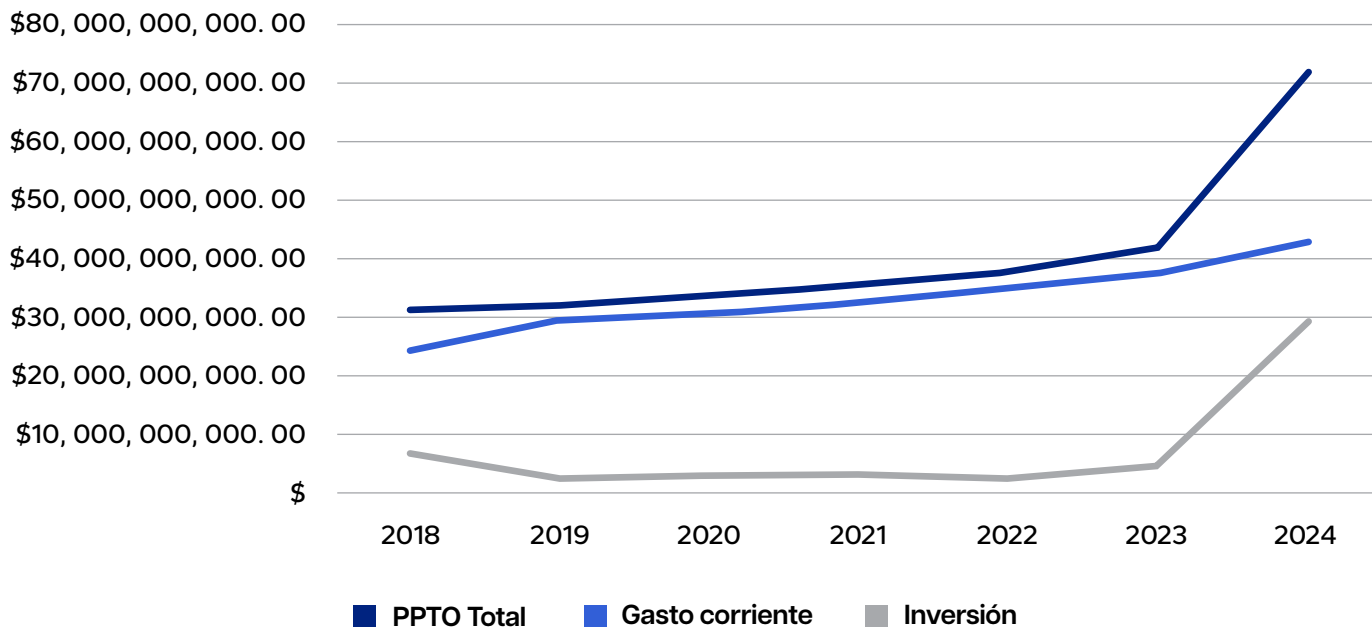
Quizás aventurando un poco los conceptos, puede argumentarse que la Secretaría de Marina es la depositaria del Poder Marítimo Nacional, que se constituye por los elementos económico-comerciales (puertos, marina mercante) y navales (militares), y cuya función estratégica es nada menos que la búsqueda, protección y garantía de los Intereses Marítimos Nacionales (toda aquella actividad relacionada con el uso del mar como espacio de poder nacional y cuya socialización depende de la publicación de la Política Marítima Nacional, aún pendiente).

Dicho esto, y a manera de aclaración, no es lo mismo hablar de la Secretaría de Marina (el ministerio a nivel federal) que de la Armada de México (una de sus partes constitutivas y, quizás, la más relevante).

Ahora bien, a partir de octubre, una vez que la nueva presidenta haya designado al Secretario de Marina (que hace las veces de Secretario de Estado y Alto Mando de la Armada), éste se enfrentará a una serie de retos que marcarán no sólo el derrotero de la Secretaría para los siguientes seis años, sino quizás para la próxima década.

En este sentido, la Secretaría de Marina se enfrenta a una paradoja presupuestal: aun cuando las asignaciones directas a dicha Secretaría han aumentado en más del 100% en los últimos 6 años, los recursos destinados a sus labores sustantivas -esto es, lo verdaderamente marítimo- han permanecido en niveles históricamente bajos.

Evolución PPTO SEMAR 2018-2024



Como puede observarse en el gráfico anterior, lo que podría parecer como un incremento brutal en medios navales militares (buques, aviones), expansión y modernización del Sistema Portuario Nacional o ampliación de capacidades de marina mercante, en realidad es todo lo contrario. El aumento presupuestal se explica por la absorción, por parte de la Secretaría de Marina, de proyectos estratégicos para el Gobierno Federal que tienen poco o nada que ver con la misión específica de la Secretaría. En el presupuesto aprobado para 2024, más de \$22 mil millones MXN son destinados a la planeación, construcción y operación del Corredor del Istmo de Tehuantepec que, aunque reviste de una innegable importancia estratégica para el estado mexicano, lo cierto es que demanda de recursos financieros y humanos escasos, en detrimento de las capacidades institucionales fundamentales de la SEMAR.

Prácticamente desde fines de 2018, la Secretaría se ha enfrentado a una realidad compleja: además de recibir nuevas responsabilidades como la relativa al Corredor antes mencionado, también ha absorbido una buena cantidad de funciones de otras entidades de la Administración Pública Federal, particularmente en lo relativo a puertos y marina mercante, además de brindar apoyo en materia de aduanas, construcción de ferrocarriles en el Estado de Chiapas, y la tutela del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, nada menos que el más importante del país.

Pero lo verdaderamente preocupante es que, al tiempo de recibir nuevas y amplias responsabilidades, los recursos para labores sustantivas al entorno marítimo siguen siendo mínimas. Un ejemplo de lo anterior es la cancelación del Programa Permanente de Sustitución de Buques para la Armada, que detuvo la construcción de medios vitales para la vigilancia de nuestro mar territorial y zona económica exclusiva. La cancelación de dicho programa dejó en el tintero la incorporación de patrullas oceánicas clase Oaxaca, patrullas costeras clase Tenochtitlán, y de lanchas interceptoras. Lo anterior, sin dejar de mencionar la puesta en pausa del Proyecto de Patrulla Oceánica de Largo Alcance, lográndose la construcción de sólo una fragata multipropósito de las 8 originalmente planeadas, cuyo desarrollo marcó un parteaguas en transferencia de tecnología de clase mundial.

La falta de recursos también ha tenido un impacto en la flota actual de la Armada, cuyos índices de operatividad se han visto ciertamente comprometidos. Es decir, no sólo se cuenta con menos medios navales para vigilar más de 3 millones de kilómetros cuadrados de dominio marítimo, sino que los actuales necesitan urgentemente de inversiones en mantenimiento y puesta a punto.

En lo que hace al componente económico-comercial de la Secretaría, puede argumentarse que hubo algunos avances en materia de expansión de capacidades portuarias y, sobre todo, en cuanto a ordenamiento del sector relativo a marina mercante. Sin embargo, subsisten retos en cuanto al sistema de escuelas náutico-mercantes, donde por cierto sigue faltando la incorporación -mandatada por ley- de un buque escuela civil; modernización en la gestión de puertos y fortalecimiento de la Autoridad Marítima Nacional.

A la difícil situación al interior de la Secretaría, habrá que sumar el constante cambio en el escenario geoestratégico global, mismo que ofrece grandes oportunidades, pero también retos fundamentales. Por un lado, la relocalización de las cadenas de valor de Asia hacia Norteamérica otorga a nuestro país una **ventana estratégica** que difícilmente se repetirá en las próximas décadas. Contar con puertos seguros, modernos y logísticamente bien conectados es una **condición sine qua non** para aprovechar esta circunstancia. Por el otro, el mantenimiento seguro de las vías marítimas de comunicación es una tarea que comparten todas las naciones responsables del mundo, pues por ellas transita más del 80% del comercio global. Con un poder naval deficiente como el actual, México puede aportar poco a este cometido. Contar con medios y capacidades navales mínimas y expandibles es una tarea titánica y de largo plazo, pero de vital relevancia para el estado mexicano.

Por todo lo anterior, se vislumbran **tres grandes retos estratégicos** para el próximo titular de la Secretaría de Marina:

1. La Armada, brazo operativo institucional permanente, tiene como principal responsabilidad la defensa exterior de la nación, mediante el empleo del Poder Naval de la Federación. Las capacidades en la materia **no pueden seguir deteriorándose**. Por ello, es menester retomar el proceso de modernización de capacidades navales (militares), sustentada en una **Estrategia de Construcción Naval a 20 años**. Habrá de revalorarse el seguir el modelo establecido en el Programa Permanente de Sustitución de Buques, tomando en cuenta el escenario marítimo actual y futuro, tanto a nivel regional como internacional.
2. A nivel del componente económico-comercial, la Secretaría tiene el reto de consolidar un sistema portuario acorde con el momento geoestratégico actual. La modernización de puertos, particularmente de Lázaro Cárdenas y Manzanillo en el Pacífico, y de Veracruz y Altamira en el Atlántico, es una tarea vital para ello. **Pero esos puertos no son entidades aisladas, sino parte de un sistema logístico nacional**. La Secretaría habrá de coordinarse con otras entidades de gobierno para garantizar que la carga que entra y sale de dichos puertos, transite de manera segura a lo largo de su recorrido. Dicho de otro modo, son tan importantes los puertos como la infraestructura logística de la que dependen, y la Secretaría tendrá que jugar un papel más activo en ello.
3. Consolidar el Corredor del Istmo de Tehuantepec que, aunque se trata de un proyecto ciertamente alejado de la naturaleza institucional de la Secretaría, representa una enorme oportunidad para el estado mexicano. Por lo anterior, la integración de un consejo estratégico público-privado en la materia, bajo coordinación de la SEMAR, pudiera ser una vía para integrar mejor a los diversos actores nacionales e internacionales relacionados con este proyecto. De hecho, puede explorarse la posibilidad de detonar, alrededor del Corredor, **clusters relacionados con la construcción naval**, en beneficio de las capacidades navales antes mencionadas, sin menoscabo de otras industrias.

Sin duda, existen otros retos a los que el próximo responsable de la Secretaría de Marina habrá de enfrentarse a partir de octubre de 2024, pero los anteriores engloban una serie de tareas enfocadas a fortalecer uno de los sectores más estratégicos para el estado: el marítimo.

En este sentido, la Secretaría tendrá que navegar una situación compleja, donde al aumento de responsabilidades y tareas le debería sobrevenir una adecuada ministración de recursos, con el fin de evitar la subsecuente reducción de capacidades institucionales fundamentales. Por otro lado, y no menos importante, habría que recordar que el estamento político mexicano tradicionalmente ha dado la espalda al mar, al no considerarlo como un espacio estratégico o de relevancia para el futuro del país.

Navegar entre un presupuesto reducido y comprometido, responsabilidades institucionales cada vez más amplias, y un estamento político nacional con nula cultura marítima, será una tarea que requerirá de liderazgo, equipo y visión estratégica dentro de la próxima Secretaría de Marina.





The Institute
for Strategy &
Defense Research