

**ACTA DE LA SEGUNDA REUNIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE
MARINA. LXIII LEGISLATURA, CELEBRADA EL MIÉRCOLES 25 DE
NOVIEMBRE DE 2015.**

Siendo las 11:00 horas del miércoles 25 de noviembre de 2015, en el salón D del edificio G, de la H. Cámara de Diputados, se reunieron los integrantes de la Comisión de Marina para el desahogo de la Segunda Reunión Ordinaria.-----

----- Se contó con la asistencia del Dip. Presidente Dip. Gustavo Adolfo Cárdenas Gutiérrez; los secretarios Dip. David Aguilar Robles, Dip. Carlos Barragán Amador, Dip. Luis Alejandro Guevara Cobos, Dip. Carlos Federico Quinto Guillén, Dip. Carlos de la Fuente Flores, Dip. Francisco José Gutiérrez De Velasco Urtaza, Dip. Virgilio Mendoza Amezcua, Dip. María Cristina Teresa García Bravo; y los integrantes, Dip. Jesús Enrique Jackson Ramírez, Dip. Dip. Wenceslao Martínez Santos, Dip. Concepción Villa González. Al contar con la presencia de los 11 diputados integrantes, se declaró quórum legal, que establece el Reglamento de la H. Cámara de Diputados para llevar a cabo la Primera Reunión de trabajo. -----

-----**En el punto dos del orden del día**, que dice discusión y en su caso aprobación de la orden del día no hubo comentario alguno y se aprobó por

unanimidad. -----

El punto tres del orden del día, relativo a la lectura y en su caso aprobación del Acta correspondiente a la Primera Reunión ordinaria, no hubo comentario alguno y se aprobó por unanimidad-----

-En el punto cuatro del orden del día que se refiere a la presentación del tema Generalidades del poder marítimo por el señor diputado Carlos Federico Quinto Guillén, comento que el objeto de hacer esta plática es para que se tenga una idea más o menos del concepto del poder nacional y el poder marítimo y concluir con el poder marítimo de México. En el diagrama que les entregaron vemos al principio que se encuentra a la cabeza el poder nacional, que en términos llanos no es más que la capacidad que tiene la nación mexicana de emplear todos sus recursos, tanto potenciales como los que están explotándose, a fin de poder resolver cualquier situación que se le presente al país.

Esa capacidad es el poder nacional y se divide para su estudio en cuatro componentes, en cuatro campos o en cuatro expresiones de poder que son las que involucran al poder político, el poder social, el poder económico y el poder militar. Son los cuatro campos del poder. No voy a ampliar todos estos conceptos sino me voy directamente a lo que nos corresponde a nosotros.

Hay un punto de intersección entre el poder económico y el poder militar cuando se da en el mar, en el ámbito marítimo. Ahí es donde surge el poder marítimo y eso nuevamente es una capacidad del Estado, como se dijo antes, en todo el país, pero esto es para la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos del país tanto en un momento de paz como en un tiempo de conflicto, y nuevamente igual, en síntesis, es la capacidad que tiene el Estado para aprovechar económicamente los recursos del mar en su propio beneficio.

Lo que le da sustancia y vida económica a este potencial marítimo nosotros le llamamos intereses marítimos que es este conjunto de beneficios de carácter económico, político, social y militar que tiene la nación en las actividades relacionadas con el uso del mar.

Algunos tratadistas consideran que el poder marítimo está compuesto por dos elementos diferentes que se entrelazan. Aquí ya vamos cayendo al punto. Son los intereses marítimos, sociales y económicos, de carácter social, económico y político; y por otro lado, el otro componente es el poder naval que es el que los protege y tiene una connotación política y estratégica. Ya estamos en el ámbito, ya estamos en el poder naval.

Si ustedes ven la siguiente hoja que les di, aquí en el centro tenemos los componentes de los intereses marítimos, económicos y sociales que son todas esas actividades que se realizan en el mar que tienen que ver con la Marina Mercante y todo el transporte marítimo, las rutas de navegación, las instalaciones portuarias. Tiene que ver con todo eso; el comercio exterior de la nación, la flota pesquera y todas sus instalaciones de apoyo

en tierra como son los frigoríficos, los buques, los talleres de mantenimiento, etcétera.

Dentro de estos componentes encontramos a los buques que son de investigación científica y que son de apoyo porque son los que en muchos casos son los que investigan dónde están esas riquezas que nosotros tenemos en el mar. Son los que la detectan a través de la prospección y la investigación oceanográfica, y por supuesto el apoyo que haya de soporte para eso. En México tenemos institutos de investigación oceanográfica que son los que apoyan y son los que procesan esa información.

Otro componente es la Industria Naval, que por cierto es un tema que está pendiente en esta comisión y que la Legislatura pasada lo trabajó y ahorita está en la Cámara de Senadores y que ya nos va a venir dentro de poco de regreso y tenemos que concluir de acuerdo con nuestra visión.

Otro componente muy importante son los componentes de las corporaciones que se dedican a la explotación del mar o del fondo marino. En nuestro caso son los recursos minerales que tiene el subsuelo marino que están en la Sonda de Campeche, están en las plataformas de Pemex, en el Golfo de México y en otras partes también tenemos una gran riqueza como lo vamos a ver un poco más adelante.

También tienen que ver las organizaciones que organizan los deportes náuticos o los deportes marítimos que también se llaman regatas, veleros, todo eso, pesca deportiva. Eso también es otro factor de riqueza que tenemos.

Finalmente el turismo náutico. Yo quisiera hacer aquí un alto y hacerles un comentario con relación a los recursos minerales. En la actualidad en el Océano Pacífico y casi en la frontera con las aguas de nuestro mar territorial está siendo explotado por diversas naciones del mundo y qué es lo que buscan. Buscan lo que se llama los metales pesados, las tierras raras que son muy valiosas y que se utilizan en el mundo bélico para la construcción de misiles o los puentes espaciales y todo lo que utiliza la industria aeroespacial, pero lo curioso es que esas zonas de riqueza está entre la islas Revillagigedo, las Clarión y Clipperton, que es una falla natural que tiene nuestro Océano Pacífico a unas profundidades que van arriba de los 5 mil metros de profundidad, y hay que tener capacidad para explotación.

No la tenemos, México en la actualidad. Nadie se atreve. Sin embargo, vemos en ese punto que están países como Cuba o como algún país africano, de esos pequeñitos, junto a Alemania, Francia, China, todo mundo tiene su parcela y los tenemos ahí, los tenemos ahí en la frontera.

Debemos de proteger e impulsar también, algo que proteja esos recursos. Eso es un campo que tenemos, que los podemos explotar también, porque en la Constitución, en ningún lado cita las tierras raras. Ahí tenemos un área de oportunidad.

Quisiera repasar muy brevemente algunas de las situaciones que favorecen al poder marítimo de México. Uno de ellos es el transporte marítimo, y yo solamente voy a dar una pequeña semblanza que ahorita es muy importante lo que se está tratando ahí en la Comisión de

Transporte. Ya vi el tema de transporte marítimo, y lástima porque es a esta misma hora, sino, ahí estaríamos pidiéndolo, pero ya aquí el presidente, ya lo vimos y vamos a traer a alguien que nos presente aquí a esta comisión también lo que están presentando allá abajo.

Y tiene que ver con la importancia de este sector. El comercio internacional de México, el 80 por ciento de este comercio se hace a través del mar, por vía marítima de ése tamaño es, de ese tamaño es la importancia. Sin embargo, tenemos 114 puertos y terminales que hacen este trabajo que tienen la capacidad en el Pacífico y 58 en el Golfo de México.

Sin embargo, la carga que se opera en el sistema portuario nacional, a través de los puertos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Altamira y Veracruz, pues tienen una conexión o nos interconectan con 532 destinos geográficos en 139 países que es una cifra que varía con los años.

Hay una información más actualizada que ahorita la acabo de ver. No está marcando 145 países y 491 destinos. Quiere decir que en los últimos tres años ha bajado, porque teníamos mayor intercambio. Ha bajado.

Pero, ¿a quién se beneficia? Se supone que son exportadores e importadores nacionales, pero en realidad son 82 líneas navieras de las cuales sólo cinco son nacionales. Aquí también es otra área de oportunidad que hay que destacar y hay que hacer algo para impulsarlo, porque no es posible.

En cuanto a la industria petrolera, comentarles nada más. Ha bajado, como lo saben, el porcentaje del producto interno bruto por todas las circunstancias que ustedes conocen y, sobre todo, en la actualidad con la disminución de los precios del petróleo. Pero, hasta antes de esto, representaba más o menos el 5 por ciento del producto interno bruto, ahora habría que ver las cifras actualizadas, pero creo que lógicamente estamos a la baja. El 16 por ciento de estas importaciones va directamente a los Estados Unidos por la vía marítima.

Otro punto importante que no debemos de perder de vista es tanto la sonda, como mencioné antes, de la sonda de Campeche, por la explotación de hidrocarburos, y en la actualidad que se va ya extendiendo para aguas más profundas, normalmente se dice que son aguas someras porque tienen poca profundidad, pero hacia el norte, ya frente a Tamaulipas y al norte de Veracruz, en un lugar que se llama las aguas profundas del cinturón plegado perdido, que lo han escuchado muchos, que ha sido polémico, que incluso se conoce también esa área como el hoyo de la dona, en donde están los límites entre Cuba, Estados Unidos y México, en el mar territorial mexicano.

Entonces, es un área que también, de acuerdo con la nueva reforma energética fueron considerados y es algo que está muy vigilado, pero es parte de lo que nos interesa a nosotros desde el punto de vista marítimo.

Entendemos o consideramos las rutas marítimas, pero las rutas marítimas en México, en la actualidad no representan un problema grave como ocurre en otros mares, en otras regiones de la tierra. Sin embargo,

la vigilancia se debe enfocar a estas rutas para mantener que sean seguras y que las cargas que los busques lleguen a sus destinos sin novedad, como decimos nosotros, evitando problemas de sabotaje o terrorismo que se ha dado.

En México, en alguna época alguien que sea de Sinaloa, lo recordará, tenemos el problema de la piratería, pero es una piratería de pesca, una piratería entre los pescadores de tierra y los pescadores de altamar o los pescadores también que trabajan en menos de cinco brasas.

Entonces ahí se ha dado también, y también es un área que hay que tener asegurada con las medidas apropiadas para que la actividad pesquera se pueda desarrollar como debe de ser.

En cuanto al turismo, nada más comentarles. En los últimos años el turismo marítimo ha representado alrededor del 8 por ciento del producto interno bruto, también es algo que ha ido a la baja. Algunos años pues llegaban 3 mil 19 cruceros a puertos nacionales, sobre todo en el mar Caribe.

Sin embargo, ha ido a la baja, hace dos años ya nada más eran 2 mil 283. O sea, que también es una actividad que ha ido a la baja. Ahorita esa baja tuvo que ver, coincidió con la inseguridad que se daba en todo el territorio nacional, pero principalmente en los puertos les afectó mucho al turismo, y por eso es disminuyó la cantidad tan grande de buques turísticos que arribaban cruceros muy grandes, y por eso es que ha ido a la baja, por la situación económica. Ahí también está la importancia de lo que significa los poderes del estado para mantener la seguridad.

La pesca, la pesca marítima. México está dentro de los primeros veinte productores de pesca en el mundo; sin embargo, las exportaciones son mayores de lo que capturamos. Entonces aquí nuevamente hay otra oportunidad porque tenemos un mar que me voy directamente a ese aspecto para comentárselos, que es muy rico, es muy rico porque vamos a analizar a continuación los factores que incentivan ese poder marítimo, y tiene que ver con la situación geográfica del país, la configuración física de los océanos, la extensión que tienen esos océanos, la población que vive en las costas, el carácter de nuestra gente y la clase del gobierno que opere en el país.

Esos factores tienen que ver directamente con el poder marítimo y en cuanto a la situación geográfica que les comentaba anterior, pues México tiene una situación privilegiada. Hace un momento lo escuchaba y lo dijo muy bien el coordinador de Puertos y Marina Mercante, estamos entre dos océanos, comunicamos Asia, comunicamos Europa. Estamos al norte de Estados Unidos, la potencia y al sur todos los Estados. Nuestra situación geográfica es privilegiada.

La extensión territorial que tenemos es de tres millones y algo más, 3.1 millones de kilómetros cuadrados y en tierra tenemos dos millones; el mar territorial de México es mayor que la tierra. Pero una comparación también que vale la pena, la zona económica de México es 25 por ciento más grande que todo el mar mediterráneo y la comparación va porque cuántos países viven del mar mediterráneo y cuántos países la vigilan, cuántas armadas hay ahí y es una carga para un solo país y para una sola infraestructura naval.

Debemos de tener consciencia en dónde estamos ubicados y qué es lo que tenemos. Esa es la importancia en este sentido, mencionarles estas como fronteras. Todo mundo dice la frontera de Estados Unidos; Guatemala, Belice al sur, pero pocos se nos ocurre que tenemos frontera con Cuba, hay mar, y menos muchos se les olvida también que tenemos frontera con Honduras, también, o sea que las fronteras marítimas son más que las fronteras terrestres, y también es otro de los factores que le dan el valor.

Para no hacerles el cuento largo, a principio del siglo pasado cuando los grandes pensadores, filósofos, estrategas, Mahan, Classwiz y todos esos grandes estrategas, vamos a dejarlos ahí, sacaron todos estos factores del poder de los Estados y México era considerado dentro de los cinco países del mundo en su valor potencial de poder nacional y poder marítimo, por todas esas cosas que les estoy hablando, para ser exacto era el segundo en el mundo y es algo que nosotros no lo vemos y que ha venido a la baja con el tiempo. Eso fue hace 100 años y así nos catalogaban.

Pero ahora viene el problema del factor población. Los estados costeros son 17, son más del 50 por ciento de los estados, sin embargo ahí vive el 50 por ciento de la población de México, en esos estados, y producen el 46 por ciento del producto interno bruto en actividades marítimas, de todo tipo, de lo que les estoy diciendo, y estamos a la baja.

Quiere decir que si nosotros sabemos aprovechar mejor el mar, pues seríamos más ricos, si explotamos como debe de ser, verdad. Eso hay quiero dejárselos nada más. En su hojita, regreso para que vean los intereses económicos que es todo lo que hemos estado platicando, pero

para que ellos existan, la razón de ser está en quién los cuida, quién los protege. Ese es el poder naval. En nuestro caso ese es el trabajo de la Armada de México. Esa es la que cuida o protege para el país todos esos intereses del mar.

El conjunto, como se los dije en un principio, el poder naval y los intereses económicos en su conjunto, son el poder marítimo de nuestro país. Así de sencillo

Y para concluir dijo que no seremos o seremos tan soberanos como sepamos administrar, proteger, crear nuestro poder nacional y en particular nosotros, nuestro poder marítimo. Muchas gracias.

El Diputado Gutiérrez de Velasco al respecto comentó efectivamente la extensión es enorme y como comentábamos que es más grande el mar que la tierra, y en qué posición estamos para la capacidad de patrullaje en estas zonas marítimas, cuántas patrullas hay, cuántas se necesitan, porque a la mejor decimos: hay 50 y se necesitan 500, o ahora hay 100 y se necesitan 150. Para más o menos tener el dato de cómo estamos en nuestra soberanía protegiendo en esta área marítima. Eso sería una.

Yo creo que sería bueno, no sé si esto nos lo vayan a preparar también la parte, porque bueno estamos hablando también que hay una Comisión de Pesca que entra en esta zona marítima y bueno todo lo que es marina mercante, cómo estamos en comparativa con otros países. Se hablaba de que estábamos en el número 20 en cuestiones de pesca, pero bueno en cuestión de embarcaciones qué tan distante estamos, para saber la

industria marítima hacia dónde la tenemos que empujar o qué tan grande es el rezago. Muchas gracias.

El Diputado presidente dijo En primer lugar le contestaría de acuerdo a lo que sé de mi ámbito. En realidad la extensión es tan grande y por eso hice la comparación de cuántas armadas había en el mediterráneo. Tener una sola de esas armadas sería, cualquiera de ella para México sería, vamos a decirlo, ideal, cualquiera de ellas. No hay un número exacto de la cantidad de embarcaciones, porque necesitamos no nada más crecer embarcaciones, tendríamos que crecer en gente, tendríamos que crecer en instalaciones, se multiplica.

El factor de tener un buque, más se multiplican, pero siendo más concreto. Aproximadamente, también aquí hemos ido a la baja, de alrededor de 160 unidades que teníamos hace unos cinco años, en la actualidad se han dado de baja muchas unidades, que se están reponiendo con buques que construimos nosotros mismos, porque no tenemos la capacidad de adquirir un solo buque.

Si nosotros tuviésemos por lo menos esos 160 buques que había hace algún tiempo, la Armada podría ser más eficiente en su vigilancia. Pero no nada más la cantidad de buques es el factor. Ahora hay otras tecnologías. Ahora podemos contar con aviones, con aviones que tengan sensores apropiados de vigilancia, que tienen mayor cobertura, o sea unidades de patrulla aérea, patrulla marítima aérea.

También tenemos muy pocos aviones para ese tipo de actividades. No le puedo decir una cantidad, así echar un balazo, pero por supuesto que lo

que tenemos es insuficiente. Cualquier cantidad, por decirle, tener una flota de unos 20 aviones de patrulla marítima sería algo ideal. ¿Por qué? Los aviones, con 20 aviones nosotros podemos cubrir constantemente el territorio en patrulla, pero necesitamos buques que estén en el agua, porque los buques son los que van a actuar sobre lo que se detecta desde arriba y ahí es donde está el foco de la Armada también.

Hemos crecido en unidades interceptoras, que son patrullas de alta velocidad, 50 nudos en el mar es alta velocidad. Entonces esas patrullas interceptoras son en las que hemos enfocado porque son las que van a acudir más rápido sin que detecte el avión. Pero, las patrullas pequeñas no tienen la autonomía para irse a las 200 millas, pero tiene que ir acompañada de un buque más grande que las lleve hasta allá.

Comentaba que los buques que construimos los llamamos Trinomio, porque es una patrulla interceptora que tiene un Helicóptero y una patrulla interceptora dentro del mismo. Entonces, el helicóptero le ayuda a la cobertura de vigilancia al buque y cuando detecta algo el helicóptero, entonces, sale la interceptora.

En el caso de los aviones, pues el buque cuando llega a un punto donde un avión detecto algo a las 200 millas, pues va a tardar 3 días en llegar ahí. En ese tiempo ya pasaron, ya pelaron. Entonces, no es tan sencillo el asunto. No se puede dar un número exacto, pero yo estimo, de acuerdo a mi experiencia que si tuviésemos 160 buques operando y una veintena de aviones de patrulla, sería algo histórico y nos ayudaría a eficientar cualquier incremento en las capacidades operativas son buenas, nos

hacen más eficientes. Pero, por supuesto, nosotros estamos limitados a las condiciones del país, estamos limitados a la economía del país.

Cada país tiene la armada de acuerdo a sus capacidades. No podemos comparar la armada de Francia que hay en el mediterráneo con la armada de México, con buques muy grandes, muy armados. Nosotros no necesitamos tanto armamento, el armamento en realidad es pequeño, no son unidades eso las abarata. Muchas veces cuesta más un sistema de un caño que el propio buque.

Si nosotros compramos una patrulla oceánica de las que construimos con todas las capacidades navales, andan en el orden de los 250, 300, mil millones de dólares. Estamos hablando de unas cantidades estratosféricas. Sin embargo, si las construimos, las construimos en México y nos salen en 80.

Lo que baja es en la capacidad del equipamiento que llevamos, pero el uso que empleamos nosotros no es para guerra, es para protección, son disuasivas, entonces eso también nos sirve de apoyo y podemos construirlas en México.

Poco a poco se han ido sustituyendo, pero cada año el presupuesto asignado para la construcción de buques es limitado, por eso un buque se construye en año y medio, en dos años, conforme se le va inyectando, son proyectos multianuales y es un proyecto que tenemos, casi puedo asegurarles que el 80 por ciento de la armada actual son comunidades hechas en México, son unidades que ya hemos hecho nosotros.

El Presidente le dio la más cordial bienvenida al diputado Carlos Alberto de la Fuente Flores, quien se acaba de incorporar y como secretario de la comisión de Marina, sea usted bienvenido señor diputado a lo que el Diputado contesto agradecer a esta Comisión de Marina que me haya recibido, espero ponerme al corriente en los próximos días que vamos a estar trabajando-----

En el punto quinto del orden del día se refiere a la presentación, discusión y, en su caso, aprobación de la fechas de viaje de trabajo a los distintos puertos del país. La propuesta es visitar el Puerto de Veracruz, la Administración Portuaria Integral, El Astillero y la Heroica Escuela Naval, los días 10, 11 y 12, de diciembre saldríamos hacia el puerto de Veracruz al mediodía y por otro lado, visitar el puerto del Carmen, Campeche y las plataformas de Pemex, en la zona y las propuestas serían el 4, 5 y 6 de febrero. Poniéndose a votación y siendo aprobado por unanimidad.-----

-----**En el punto sexto del orden del día** referente a los asuntos generales el diputado Wenceslao Martínez Santos comentó es que el sábado pasado, se hizo el hundimiento de un barco precisamente de la Armada de México para crear un arrecife artificial frente a las playas de Rosarito. La verdad fue un evento muy interesante, estuvo presente el almirante Uribe, a quien le corresponde la zona naval de Ensenada, Baja California; y el gobernador del estado, y todas las autoridades de las diferentes delegaciones federales. La verdad es que este es un evento muy importante que genera un atractivo para el turismo y va principalmente a captar muchísimos

recursos por las visitas precisamente a este barco. Se hundió el P 121, 121 de la Armada de México, que se preparó específicamente para que los buzos tuvieran la oportunidad de entrar y salir sin ningún peligro, se le quitaron puertas, se le quitaron trampas que pudieran quedar y se le abrieron precisamente espacios e inclusive se pusieron rutas de entrada y de salida.

Fue un evento muy importante, por ahí tenemos grabado el hundimiento del barco, ojalá y se los hubiéramos podido pasar aquí. Pero, bueno, era para comunicarles que en realidad nos hace falta ese tipo de eventos donde pudiéramos nosotros utilizarlo principalmente de una manera turística. Y claro que fue un proceso muy largo, se llevó un proceso de ocho años para poder lograr que nos dieran la autorización para poder conseguir también el barco aquí con la Armada, entonces, fue un proceso donde intervino obviamente que la Semarnat, la Secretaría de Marina, el gobierno del estado y principalmente una asociación de Baja California que se llama Arrecifes Artificiales AC.

Es una oportunidad y por aquí le vamos a hacer llegar el video del hundimiento al presidente para que lo circule y tengan ustedes la oportunidad de verlo.

Otro Diputado mencionó antes que sí es importante que tengamos mayor coordinación en los eventos, tanto como ahorita éste del transporte marítimo en la Comisión de Transportes, en este caso; y con Pesca, como también; y en todas aquellas donde el poder marítimo converge. Aquí pudiese existir a lo mejor una comisión marítima que se encargara

exclusivamente de todos estos casos, pero como está la organización pues debemos tener coordinación para trabajar en los asuntos, o sea, no irnos solos porque en muchos de los trabajos que aquí se realizan pues necesitamos de la contribución y de la información de las otras comisiones.

Finalmente el Diputado Cárdenas hizo un exhorto para decir que la Comisión de Marina con ocasión del Día Internacional para la Eliminación de la Violencia contra la Mujer exhorta a todo México a unirse a esta lucha para poner fin a la violencia contra las mujeres. A nombre de toda la comisión -----

Sin otro particular se dio por clausurada la Segunda Reunión Ordinaria de la Comisión de Marina, siendo las 11:10 horas. -----

Los Diputados de la Junta Directiva de la Comisión de Marina, aprueban en la Tercera Reunión Ordinaria con fecha 08 de diciembre de 2015, la presente acta correspondiente a la Segunda Reunión celebrada el 25 de noviembre de 2015 para los efectos a que haya lugar.-----

ATENTAMENTE

PRESIDENTE
Dip. Gustavo Adolfo Cárdenas Gutiérrez

Dip. David Aguilar Robles
Secretario

Dip. Carlos Barragán Amador
Secretario

Dip. Luis Alejandro Guevara
Cobos
Secretario

Dip. Carlos Federico Quinto
Guillén
Secretario

Dip. Francisco José Gutiérrez De
Velasco Urtaza
Secretario

Dip. Cuitláhuac García Jiménez
Secretario

Dip. Ma. Cristina Teresa García
Bravo
Secretario

Dip. Virgilio Mendoza Amezcua
Secretario

Dip. Carlos Alberto de la Fuente Flores
Secretario