

La Secretaría de Marina, la batallafinal por los puertos

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 30 de Septiembre de 2019 10:32



Hay una guerra soterrada que se libra en la zona marina desde hace décadas bosquejando diversos escenarios.

La Secretaría de Marina,

la batallafinal por los puertos

Hugo Sergio Gómez S.

Me refiero al enfrentamiento entre marinos mercantes y los navales por el control de las instituciones que rigen la actividad comercial implícita en la Ley de Navegación y la Ley de puertos que ha oscilado de una banda a otra de acuerdo a los tiempos políticos.

PESE A QUE SUS ACTIVIDADES debiesen ser complementarias pues ambas coinciden en el mar, se han visto como harinas de costales diferentes. En el presente, la pugna revivió cuando el ex presidente Enrique Peña, haciendo uso de sus facultades constitucionales envió, el 8 de marzo de 2016, un decreto que entraría en vigor el 1º de junio de ese mismo año donde transfería la totalidad de las atribuciones sobre los buques mercantes a la Secretaría de Marina, tal como la ejerció López Portillo en sentido inverso en 1976, un 24 de diciembre, que, como si fuera un regalo de Navidad trasladó la Marina Mercante a la Secretaría de Comunicaciones y transportes (SCT) y se la quitó a *Semar*

, que aunque hizo pucheros y acusaron de traidor al Almirante José

Juan Velarde Boninn que se nombró Subsecretario de Puertos y Marina mercante, no chistaron.

SE DISCIPLINARON Y YA. Apechugaron el entuerto. Hoy la historia da la vuelta de nuevo, un toma y daca, origen de tanto laberinto. Pero bajo distintas circunstancias que dan pie al conflicto.

Pero este conflicto hoy en día, revive en su máximo esplendor dado que dentro de la Agenda Legislativa de Morena en este periodo de sesiones veremos la batalla final, pues en el punto 16 de los asuntos prioritarios señala literalmente: “Reordenar el Sector Marítimo Mexicano: Se refo

rmar
á la legislación en
materia

de navegación y comercio marítimo, para poder concentrar sus funciones y operación bajo el mando de la Marina de M

é
xico, con lo que se busca reordenar los sectores marino y portuario mexicanos y hacer eficiente su regulación”. Estos términos tal vez a usted lector no le digan mucho pues es un galimatías político; pero a los marinos les ha prendido las luces de alerta de que los quieren pasar íntegramente a la Secretaría de Marina. Con esta reforma, de aprobarse, la

Semar

controlaría los buques y los puertos incluyendo las administraciones portuarias integrales. La guerra arrecia y se lanzan misiles desde portaaviones hasta pequeñas naves. Desde la educación hasta las instituciones de mayor nivel. En la prensa oficiosa, se promueven publicaciones echándose tierra unos a otros como la de que en los 117 puertos a cargo de SCT carecen de certificados de seguridad, lo que más falso pues la Guardia Costera de Estados Unidos acaba de hacer un reconocimiento de que son seguros. Como si la seguridad y el auge de la delincuencia dependieran de un papel.

POR OTRA PARTE, algunas dicen que los trámites se han se han incrementado y que los retrasos de las cargas están a la orden del día con tantas revisiones a los buques, que hay excesiva presencia militar injustificada en el ámbito mercante.

Ahora que, déjeme decirle que, cuando Morena era minoría en el Congreso fue su fracción parlamentaria, un acérrimo defensor de que las atribuciones de los buques mercantes permanecieran en la SCT, así que los marinos mercantes están desconcertados, pues no entienden ahora que una parte de ese grupo, haya cambiado de parecer. Pero en la misma fracción parlamentaria hay una iniciativa de la diputada Juana Carrillo Luna de la Comisión de Comunicaciones y Transportes también de Morena que expondrá al Congreso algunas incongruencias: le doy algunos datos. La diputada señala en su proyecto de reforma, que ambas instancias están enfocadas a fines distintos y que el diseño institucional de la *Semar* no

La Secretaría de Marina, la batallafinal por los puertos

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 30 de Septiembre de 2019 10:32

está preparada para regular actividades civiles y de comercio como los puertos; también afirma que cada una de las entidades debe circunscribirse a su naturaleza jurídica y diseño institucional; que el peñismo mediante Javier Lozano, provocó la militarización de los puertos y el desbarajuste que hoy se vive; que el 97 por ciento de los países posee una autoridad civil en los puertos. En síntesis, pide que se reforme la Ley de Puertos y Navegación y se retorne las atribuciones a la Secretaría de comunicaciones y transportes (SCT).

La evolución de histórica de las instituciones marítimas, de un bando a otro

MIRE SI REVISAMOS la evolución histórica no alcanzaría tinta de este espacio para redactar tantas batallas que han librado ambos bandos. Las mismas nos remontan a la Segunda Guerra Mundial. All

á por 1939 cuando Lá
zaro C

árdenas instituyó el Departamento Autónomo de Marina y lo anexó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas (SCOP), que al nacer la Secretaría de Marina en 1941 a cargo del general Heriberto Jara Corona, fue absorbida por

é
sta, para formar el Departamento de Marina que dirigió el almirante Cuerpo General, Antonio V

ázquez del Mercado, un señor al que por cierto Tampico le debe mucho, pues en su tiempo como Secretario de Marina, allá por 1966, comisionó al Vicealmirante Carlos Magaña Coria, como asesor de Don Gerardo Gómez Castillo en apoyo a la reestructuración del puerto de Tampico que languidecía bajo el yugo de los prestamistas.

Sin embargo, ésa es otra historia, aunque, a la vez le cuento que el ex secretario de marina, almirante Vázquez del Mercado era enemigo de que la Marina Mercante se separara de lo naval. Decía que se perdía el espíritu de cuerpo de la Institución. Bueno pues así dio inicio este pleito. Pero sin duda el conflicto ha tenido su vértice en el puerto de Veracruz, debido a que la Escuela Náutica Fernando Siliceo estuvo cerrada de 1937 al 1º enero 1939, al abrirse de nuevo queda al Frente el capitán Marcelino Tuero y Molina, un hombre insigne que se ganó un lugar en la historia por su lucha, que una vez a cargo, pidió subsidios que le negaron; tal como sucede hoy; pero con la intervención del gobernador de Veracruz, en aquel entonces Jorge Cerdán, media con la Secretaría de Marina que les pide que, para otorgarle apoyo- fíjese la condición-debe homologar sus programas a las demás escuelas, que estaban bajo el esquema de la Escuela Naval (Tampico y Mazatlán) y se armó la trifulca. Así la describe el Dr. Enrique Cárdenas de la Peña, en su libro sobre la historia marítima de México (p413):

La Secretaría de Marina, la batallafinal por los puertos

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 30 de Septiembre de 2019 10:32

“Y es que la escuela (La de Veracruz) siempre juzga sus derechos independientes, sin liga práctica al Estado. En junio 1944 los alumnos decretan la huelga por motivos fútiles, adelantándose al igualamiento exigido para los cursos de formación de marinos mercantes con los de los oficiales de carrera única que se llevan a cabo en las escuelas navales” (nótese que habla de escuelas navales pues a la hoy Náutica de Mazatlán en ese tiempo se le constituyó como Escuela Naval del Pacífico). Le aclaro que esta lucha por quitarles el control de la Escuela de Veracruz finalizó tres años después de la muerte del Capitán Tuero Molina (1964), Ya con un decreto que se emite y publica en el DOF en junio 17 de 1967. Pero al consumarse la homologación, nació una competencia feroz.

Mire usted, si ha oído hablar del *Odio Jarocho*, ahí tiene un ejemplo vivo. El encono soterrado permanece hasta el presente con un periodo de calma cuando nos separaron en 1977 en que entró el vigor el decreto de López Portillo; Pero quedó vivo en el campo de las veleidades juveniles: la educación.

Si se quisieran tener más datos solo habría que consultar la memoria de los marinos de aquella época o bien la obra *Marino Mercante(1997)*, que escribió Juan Manuel Pereda Villar, donde describe las trifulcas que se escenificaban en el Zócalo de Veracruz o en el Malecón. Ambos bandos luchan en plena calle del centro de la Ciudad. A más de medio siglo de por medio, aun entre los viejos marinos, en el café *La Parroquia* se comentan los memorables encuentros deportivos que terminaron a puñetazos, pleitos que según el autor de ese libro señala que en una ocasión casi llegan a las armas.

Vidal Soberón, en las escuelas náuticas

Déjeme decirle que Semar le ha echado leña al fuego, pues una vez que dicha reforma entró en vigor allá por 2016, el Almirante Vidal Soberón emprendió una gira por las escuelas náuticas del país haciendo promesas sin cumplir hasta hoy; que Semar otorgaría becas al extranjero a los mercantes-lo que si hace con su gente- que competirían con los navales en igualdad de condiciones por algunos cargos. En dos de las tres escuelas fue bien recibido, pero se le ocurrió ir a Veracruz donde le armaron una zafacoca de época, pues se encontró con los mismos enconos de antaño. Una enorme manifestación que la prensa hizo su agosto con notas para varios días.

¿Opciones?

Pero ante este complejo auditorio, el secretario quiso una sesión cerrada. Sin los maestros. Con alumnos solamente. Quería intercambiar impresiones con los futuros oficiales. Hubo muchas promesas de apoyo a la educación y la reafirmación de que prevalecerá el *Fidena* a cargo de las tres escuelas náuticas y buscará convertir a la Marina Mercante en un pilar para el desarrollo marítimo. De que al resguardo Marítimo Federal (REMAFE), que hace labores de vigilancia dentro de los recintos portuarios, le dará opción de quedarse en la SCT o se mudarse a la

Semar

; dijo que habrá becas y apoyos para viajar al exterior a alumnos destacados, cosa que nunca se ha hecho por el

Fidena.

De que trabajará de cerca con la Organización Marítima Internacional para cumplir puntualmente los convenios internacionales de que México es parte, y el de Guardia y Titulación para la Gente de Mar STCW, es esencial. Mientras, los alumnos en franca confianza externaron su preocupación por el acusante desempleo que aqueja al sector y la falta de buques para prácticas. Se habló incluso de un trámite para comprar un buque escuela. Pero hay algo que me inquieta —me expresó una alumna—, dijo que también habríamos de competir con algunas carreras que ellos van a impulsar en el Escuela Naval, pues ya tienen una Universidad. Pero ¿Cómo le vamos a hacer si no hay barcos? ¿Militares a los buques mercantes?

Y es que el temor es que la única parte que le dejaron integro a la Marina Mercante en manos de la SCT, que es la educación pase a manos de la Semar. Ahora, le diré que el Fideicomiso de Formación y Capacitación de los marinos mercantes (*Fidena*) en manos del capitán Fulgencio García está haciendo todo lo posible para que se siga desacreditando la educación náutica y agregando elementos en su contra pues no tiene ni idea de donde está parado. Hace unos días, entre los el 9 y 11 se convocó a una reunión para reformar la educación náutica. Según comentan los asistentes se armó una confrontación pues había un naval presente que, aunque ya retirado, presta algunos servicios sobre las auditorias de protección. Y un tal capitán Fritz, que representa a México en la Federación Internacional de trabajadores del transporte (ITF) pidió que se retirara, ¡por favor! Como si fuese un espía de la KGB. Y según dicen se salieron en desbanda también sus colaboradores. ¿Se da cuenta? Pero la pregunta clave es ¿qué estaban haciendo los dos en ese foro? ¿Qué no se supone que es para reforzar la educación? Pero lo más risible es que consulté con algunos maestros de las escuelas náuticas y me dicen que ni siquiera sabían que había un foro con ese fin. O sea que no los dejan diseñar sus actividades. Pero le cuento que yo he sido invitado a esos foros a los que por supuesto ya no voy. Asiste gente que nunca se ha parado en un aula a impartir una clase. Solo llevan en el mejor de los casos una representación política. Eso si para emitir alguna ocurrencia, a ver si pega.

Seguridad *versus* protección, materias distintas del ámbito marítimo

DÉJEME DECIRLE que a ambos marinos mercantes y militares los preparan para fines distintos. Ambos para operar sus buques, pero de distinta índole, aunque hay un tema medular que se malinterpreta. La seguridad marítima, que, para evitar opacidad al lector, debería jeme subrayar que, el idioma inglés hace referencia a una dicotomía que nos lanza a términos distintos. Por un lado, la palabreja *Safety* con la que se trata a aquellos riesgos operativos y la segunda *Security*, les comento: aquella que viene de los riesgos intencionales. O sea, estudia los delitos en contra de los buques y la navegación. Ambas por igual requieren y demandan especialización, de ahí que se rigen por distintas reglas, unas en gran parte se dictan en las escuelas náuticas y otras en la H. Escuela Naval Militar. Ahora que las reglas de la marina mercante no les aplican a los navales debido a que existe el principio de Inmunidad Soberana en el Derecho Internacional, por lo que su experiencia en la materia es libresca. Académica nada más.

Protección marítima

Pero la marina militar tiene atribuciones muy importantes en los mares de México. A su cargo está proteger el mar territorial y la zona económica exclusiva de la pesca ilegal, la piratería, la contaminación, incluso el huachicol. Salvaguarda los tres millones de kilómetros cuadrados de los recursos naturales que ahí se encuentran lo que es una tarea de por sí titánica. A su cargo están los planes de respuesta a derrames de sustancias peligrosas e hidrocarburos (*Mexus Gulf y Mexus Pac*). También el convenio de supresión de actos ilícitos en el mar, pero estas actividades se han ido

incrementado a partir de que México firmó el dichoso Acuerdo de Seguridad para América del Norte (ASPAN), en 2007 se da un primer acuerdo para que asumiera algunas tareas en los puertos, mismas que se incrementaron a partir de 2013 cuando Enrique Peña Nieto les otorgó de manera adicional la protección portuaria que deriva de un Código de la Organización Marítima Internacional (PBIP). La cosa, paso a mayores ya para 2016 que se les otorgó el 90

La Secretaría de Marina, la batallafinal por los puertos

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 30 de Septiembre de 2019 10:32

por ciento de las atribuciones de la Marina Mercante, pero quieren el cien por ciento de las actividades.

La marina Mercante, regula buques con enormes riesgos

Ahora que, en el plano mercante, los convenios que rigen a los buques son de mucho alcance y requieren enormes capacidades técnicas, para lo cual se les prepara en las escuelas náuticas. A nuestros puertos llegan buques que mueven enormes cantidades de mercancías muy peligrosas como el gas natural, mismas que tienen una capacidad destructiva incluso mayor que una bomba atómica. Hay necesidades de atenerse a los convenios internacionales que señalan que para poder ser competentes para inspeccionar un buque mercante se debe contar al menos con cinco años de experiencia a bordo de una nave de estas características, lo que la *Semar* no cumple.

Aunque ¿le digo algo?, en el campo de la educación naval van adelante. Tal vez por los cuantiosos recursos que se destinan. Ya han formado la Universidad Naval, han mandado gente a Londres a preparar a la OMI, también al Instituto de derecho marítimo de Malta y a Malmo Suecia. Ya tienen hasta un doctorado que se imparte en el Centro Superior de estudios navales CESNAV, y este mes de septiembre han organizado un evento internacional de la Universidad marítima Mundial de Malmo en la Escuela Naval. O sea, en el campo educativo han hecho la tarea. Aunque de manera muy exclusiva. Sólo con militares y escasos civiles, pues estos eventos hay un sesgo que lesiona a los demás involucrados que quieren participar.

Ahora bien, el gobierno federal, siempre ha dedicado muy poco presupuesto a la Marina mercante. Debe decirse que en manos de SCT la función de la inspección naval ha sido incompleta. Los bajos salarios solo atraen personal jubilado de Pemex, aunque el perfil del cargo demanda una especialización. Hoy en día los capitanes de puerto ganan el doble así que, por principio de cuentas, si se les retorna se les volverá a tasar con el saldo anterior. Mientras las escuelas náuticas andan por las mismas.

Años han pasado de que les prometieron un buque escuela y nada.

Si vamos al plano de las capitanías, dependían en muchos aspectos de las delegaciones regionales de la SCT del gobierno de cada estado en que se encuentran. Bueno hasta para el

La Secretaría de Marina, la batallafinal por los puertos

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 30 de Septiembre de 2019 10:32

papel sanitario había que ir a recoger a la sede debido a que se monopolizaban las compras. Hoy en día las capitanías se han modernizado dedicando mayores recursos.

Se cuenta con la Guardia Costera para evitar conflictos jurisdiccionales con la Policía Federal. Los capitanes de puerto ganan el doble. Hay mayor personal en el tema de la inspección naval, que es el brazo débil de la Ley. Pero la logística de hoy en día requiere mandos civiles. Y es que el mayor proyecto del actual gobierno son las carreteras del mar o navegación de corta distancia, un tema que es necesario comprender en toda su amplitud pues se llaman así debido a que, el autotransporte puede fluir de manera expedita por un puerto. Esto bajo un mando militar se ve complejo debido a la formación dogmática del tema de la seguridad nacional, un argumento que suele estar presente en todos los temas candentes en México. El conflicto dará para mucho aún. ¿A quién le va usted? Navales o mercantes. O tal vez alguien piense en México y los conmine por el bien común a trabajar juntos y en paz. Como los niños: cada quien con sus propios juguetes.

Hugo Sergio Gómez Smith es autor del libro, *La Economía Azul*, el nuevo rumbo de la industria marítima ante el cambio climático.

Síguenos en Twitter: @HugoSGmezSmith4

Mail: hgomezsh@prodigy . net . mx