

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Sábado, 09 de Enero de 2021 01:29



EL NUEVO ROSTRO

DE LA MARINA MERCANTE Y LOS PUERTOS, ¿FACHADA DEL CONTROL MILITAR?

Hugo Sergio Gómez S.

Uno de los más prolíferos secretarios de Gobernación salido de las filas del PRI, fue sin duda don Jesús Reyes Heróles, quien cuando nombraba algún político para desempeñar un cargo bajo nebulosas condiciones, se justificaba con una máxima que dejó para educar a la nueva clase política: “Lo que resiste apoya”.

Y ESA REALIDAD se vive hoy en las filas de la Marina Mercante mexicana y los puertos, donde por primera vez en la historia moderna se ha nombrado a cinco capitanes al frente de la organización institucional; sin embargo, queda la duda sobre las verdaderas protestas de su cargo.

¿Hasta dónde llegan sus verdaderas funciones?, ¿hasta dónde recibirán órdenes de los verdaderos jefes de la Marina Mercante?, ¿sobre qué y cómo mandarán estos capitanes salidos de las más intrincadas filas y lugares? ¿Con escasa o nula experiencia en los avatares de los verdaderos vientos que soplan por los mares de una crisis sin control, avivada por las olas de una pandemia y la caída vertical de la economía que impacta a los puertos con caídas de dos dígitos?

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Sábado, 09 de Enero de 2021 01:29

Los puertos acumulan ya una caída de 13.5 por ciento, tan solo en el rubro de contenedores. Si analizamos los cargos uno por uno, quizá podamos vislumbrar los estos intrépidos navegantes que hoy incursionan en las turbias aguas de la política nacional, sacudidas de manera permanente por la polarización y la falta de acuerdos.

Ya las líneas navieras internacionales mediante sus principales organizaciones, como el Consejo Marítimo Internacional del Báltico (BIMCO, por sus siglas en inglés), que aglutina a los principales armadores del mundo y la Cámara Internacional de Transporte Marítimo, han lazado sendas alertas a sus afiliados por las excesivas revisiones a sus buques en aguas mexicanas.

En el puerto de Tuxpan se vive un conflicto entre las líneas navieras y la Capitanía de Puerto, debido a los cambios en las tecnologías para su operación. Pero vayamos a un análisis de cada reto.

Encontremos la raíz en el tiempo, cuando México tuvo algunos buques de su bandera y quizá usted caro lector podrá concluir, si esos tiempos con el contexto económico actual podría repetirse. Algo en extremo lejano más por falta de inversionistas y generación de nichos exclusivos para buques nacionales, como la reserva de carga y la ausencia de incentivos. Pero también por la multiplicidad de negocios que se generan desde adentro de Pemex, entorno al único mercado para el empleo de la gente de mar de México: La declinante Sonda de Campeche.

Algo que ha extrañado a muchos marinos es que se optó por navegantes, o sea capitanes, y se excluyó al personal que maneja los asuntos técnicos de los buques. Tanto en la coordinación de puertos como en la dirección de Marina Mercante hay nueve capitanes de altura y cero ingenieros de expertos en tecnología.

Eso sí, es de destacar que todos están bajo el mando de una joven mujer que le hace justicia a la equidad de género de manera tibia, con una inequitativa proporción de 8 a 1; en una era en que la digitalización tiende a apabullar los proyectos de infraestructura, no se dio cabida a los ingenieros mecánicos navales que son los expertos en tecnología y los nuevos combustibles que decidirán el rumbo de la industria marítima. Se cree, aunque la coordinación de puertos se puede manejar como un barco.

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Sábado, 09 de Enero de 2021 01:29

Si a esas vamos ¿qué sucederá cuando los buques sean autónomos y se prescindan de los capitanes? Si seguimos con este nivel de atraso y la visión de los años ochenta, el nuevo mundo no va a encontrar en pañales. Sería raro repetir la historia de uno de los mejores secretarios de marina de México, el almirante Ricardo Cházaro Lara quien estuvo al frente de la transición de la Marina Mercante a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes allá por 1976.

Era un notable almirante con enorme capacidad técnica en los buques mercantes, pues había sido jefe de máquinas y subgerente técnico de marina de Petróleos Mexicanos; Al final secretario de Marina de José López Portillo: para que vea que los marinos mercantes somos más sectarios. Más de buscar representaciones emblemáticas en vez de eficiencia.

La nueva Coordinación de Puertos, saturada de proyectos pendientes y sin planeación.

El día 8 de diciembre se nombró a la capitana de altura, Ana Laura López Bautista, en sustitución de Rosa Icela López al frente de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM). Llega de la capitanía de puerto de Playa del Carmen, un puerto estatal de clase C. Los A Son Veracruz, Altamira Lazaron Cárdenas y otros. Sólo cuenta en su haber, la jefatura de navegación del puerto de Veracruz. Un cargo menor.

La gran interrogante que gravita sobre la entidad a cargo de coordinar las acciones que seguirán las tres direcciones subordinadas (Puertos, Marina Mercante y la de fomento y administración portuaria a la que se suma el Fideicomiso para formación y capacitación de los marinos mercantes), pues si tomamos en cuenta que según las mismas versiones de Semar, los 8 almirantes retirados que se nombraron al frente de los principales puertos del país le reportan directamente al Secretario de Marina y los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz ya pertenecen al sistema de la gran empresa del Canal Transístmico, sobre el cual se han vertido grandiosas declaraciones tanto del gobierno federal como de los estados beneficiados.

Pero no se han hecho realmente grandes estudios de tráfico y de posibles escalas de buques: de entrada, ya se modificó la absurda visión de venderse como una competencia del Canal de Panamá, tal vez les llegaron las noticias de la hilaridad que causaron estas declaraciones a las autoridades panameñas al frente de este cruce centenario: pero volviendo al tema de la CGPMM, ¿cuál será su verdadera función? Aunque quizá lo más complejo de resolver es que pasará con el proyecto de las carreteras del mar que fue ideado por el anterior Coordinador, Héctor López, quien recibió una fatal observación de parte del presidente López Obrador

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Sábado, 09 de Enero de 2021 01:29

cuando se le presentó.

Al referirse a su proyecto que veía a muy largo plazo comentó: “Se lo compraría si yo fuera a estar dos o tres sexenios; pero, así como esta no”. Lo que quiso decir el presidente es simple: no le interesan los proyectos que trascienden su sexenio: así vayan de la mano del TMEC. Tal vez por eso le quitó a puertos todos el capital excedente de las tarifas y lo asignó a la dichosa obra transístmica sobre la que los navieros mexicanos han vertido mordaces comentarios que ponen en duda su viabilidad.

Un proyecto prioritario, si desea credibilidad, será desarrollar el plan nacional para el desarrollo litoral, que involucre de manera holística las actividades portuarias del país, aprovechando que la Semar tiene a su cargo la comisión intersecretarial de mares y costas (CIMARES) Ya es tiempo que surja algún proyecto notable de esa entidad que nació bajo una sugerencia de la Organización para el Comercio y el Desarrollo (OCDE) que ha pasado de noche y que desde 2016 encabeza la Semar. Y nos podríamos seguir con la Ley para el Desarrollo y fomento de la Marina mercante y el proyecto de los puertos sustentables y otros: pero mejor ahí le paramos.

Eso si la Capitán, debe ir pensando en una narrativa que venda la idea de que ahora los puertos mexicanos tienen un proyecto viable desde la perspectiva del comercio. Que no son un bunker inexpugnable donde se enseñoreo la corrupción pues ese discurso ya está muy gastado. Que su objetivo es satisfacer las necesidades de armadores y dueños de las cargas apegados a las normas internacionales: igual que otros puertos.

En fin: ¡Suerte navegante!

La Marina Mercante: nada detiene la dimisión de bandera. México sí tuvo algún día Marina Mercante, y tratar de promover la nueva Marina Mercante será la tarea del Capitán Idelfonso Carrillo Mora, actual director de Marina Mercante.

Pero en marzo de 2020, Transportación Marítima Mexicana (TMM), la línea emblemática de México concluyó su aventura y vendió los últimos tres buques de bandera mexicana.

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Sábado, 09 de Enero de 2021 01:29

Pero hagamos un poco de historia ¿Cuándo inició la conexión con el mundo? TMM fue clave para el desarrollo marítimo del país. Surgió en el régimen de Ruiz Cortines que promovió su Marcha al Mar. Y se había fundado no con la intención de formar una gran naviera sino para cumplir con un compromiso de exportación, cuando Julio Serrano Piedecabras, director general y principal accionista de Cementos Anáhuac S.A.

Tuvo necesidad de exportar a Estados Unidos una gran cantidad de producto y demandaba un buque para su cometido, así que en 1955 adquiere un viejo barco de 4000 toneladas, amarrado en el puerto de Veracruz de nombre Coahuila que sería la base de una empresa llamada Transportes Marítimos S.A. El buque se rehabilitó enviándole a Nueva Orleans, pero a su regreso el cemento empezó a escasear amén de que se prohibía su exportación. De ahí que Julio Serrano reflexionó que ya tenía un barco reparado. Listo para operar y se asoció con Jorge Larrea.

Ambos acordaron contratar a Fernando Tirado como gerente dada su amplia experiencia en la rama marítima. Así el Coahuila sería bautizado como Anáhuac, al que se une el Jalapa. Inicia así la interconexión de diversos puertos con Canadá Centro y Sur América; sin embargo la razón social original no prevalecería, pues al revisar la situación contractual se encontró que las relaciones laborales no les permitía contratar por su cuenta a oficiales y marineros que no pertenecieran a los sindicatos respectivos de ahí que mudó su razón social a Transportación Marítima Mexicana (TMM) que crecía aceleradamente con la adquisición del buque Constitución que fue recibido en Inglaterra por el capitán del Anáhuac, que tiene que renunciar al Sindicatos de Pilotos de la Marina Mercante de Veracruz.

La empresa se expande comprando Mexican Line y abandera los buques mexicanos el Toluca Monterrey Mérida y Guadalajara y dos años más el Campeche y el Jalapa lo que constituyó un hecho histórico pues después de 50 años la ruta Atlántica quedaba en manos de mexicanos.

Para impulsar la naciente empresa el gobierno mexicano compró el 30 por ciento de las acciones de TMM, mientras que el otro setenta quedó en manos de navieros nacionales. Ya para 1963 los puertos mexicanos están unidos en el Atlántico: Tampico, Coatzacoalcos, Veracruz y Progreso se unen a El Havre, Amberes, Rotterdam Hamburgo y Bremen.

En 1964 la empresa llevó a cabo una de las transacciones más costosas de productos manufacturados en la historia: se compró por 110 millones de pesos a los astilleros brasileños 4 buques que una vez en activo reciben los nombres de El Mexicano, Puebla, Chihuahua y

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Sábado, 09 de Enero de 2021 01:29

Saltillo. Así El Puebla de 17,333 toneladas de desplazamiento es el primer barco mexicano que cubre con itinerarios fijos la costa Atlántica.

Ya para 1968, TMM inició servicios regulares a Oriente principalmente Japón. Además, el consorcio se diversifica con los graneleros polacos Azteca y Maya de 25 500 toneladas cada uno transportan granos, roca fosfórica, minerales y fertilizantes, mientras que retoman también el tráfico de cemento con la adquisición del Buque motor Anáhuac II de 10552 toneladas de peso muerto que fue construido en España.

A la flota mercante de los setentas, paulatinamente se fueron sumando más empresas navieras: Navimex, Servicios Marítimos Mexicanos, Naviera Yucatán, Navieros del Caribe, Naviera Maya, Remolcadores del Golfo, Navieros del Pacífico, Transportadora de Sal, Flota pesquera. Pero en este marco no se puede soslayar el esfuerzo del país por comunicar sitios alejados como la Península de la Baja California.

Desde 1963 se había formado ya para este cometido Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos a los que se encomendó el servicio de transbordadores, que en 1964 construye en Kure Japón el buque La Paz que comunicaría abanderado el 9 de noviembre de ese año por el presidente Adolfo López Mateos que va de está puerto a Mazatlán. También se construyeron algunos embarcaderos en estados con dificultades de conexión terrestre como Tabasco y Campeche.

El segundo transbordador sería el presidente Díaz Ordaz, un buque que había sido construido en Noruega en 1961y que se destina a reforzar la ruta La Paz-Mazatlán. A finales de 1972 se abandera el transbordador Benito Juárez que inicia la ruta Guaymas-Santa Rosalía. De ahí seguirían en años subsecuentes el Mazatlán y el Guaycura que se había construido en Vigo España el Puerto Vallarta y el Azteca. Los transbordadores servirían además de comunicar al país para dar un fuerte impulso a la actividad turística, pues en el lado del golfo se comunicaría Quintana Roo y Cozumel

Pero retomar este rumbo requiere más que buenas intenciones. México concentró su mano de obra desde los años ochenta en la Sonda de Campeche; en actividades petroleras netamente en navegación de corta distancia por lo que hemos sido desplazados del liderazgo en el rubro de navegación de altura por países como Chile, y otros que ostentan bandera de conveniencia, como panamá que registra 8500 buques de su bandera navegando por el mundo. Lo países que lo han logrado restablecer su tráfico marítimo han debido promover una zona libre de

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Sábado, 09 de Enero de 2021 01:29

impuestos en su país.

En México se propuso en los 90 pero no prosperó. Resignémonos ¿Pero, ¿qué le falta a la Marina para retomar ese viejo rumbo? Incentivos, reserva de tráfico a nacionales al menos en el cabotaje. Continuar con los proyectos como el corredor de Mesoamérica; las carreteras del mar. Es difícil que volvamos a ver ondear la bandera de México, sobre todo si queremos proyectos de corto plazo.

La educación y otros temas: talón de Aquiles

Si hay un tema espinoso ese es la educación náutica. Hay varios frentes aun abiertos y se espera ver claro con el anuncio de algún plan. Que no se ve por ningún lado. ¿Será secreto de seguridad nacional como todo lo que sucede hoy en día? ¿Lo estará elaborado algún gabinete secreto? Para este cometido se nominó al capitán Miguel Ángel Osuna Rodríguez, si bien es su labor desde hace casi dos décadas la capacitación de los marinos mercantes, pues es propietario o fue porque ya lo cedió a su hijo de Instituto de Educación Náutica A.C. (IENPAC) carece de experiencia en la formación de marinos mercantes de nuevo cuño.

Formar desde la cepa no es lo mismo que capacitar marinos ya formados. Sobre todo, con los míseros salarios que paga el Fidena. Un profesor de educación primaria gana más que un maestro titular de una escuela náutica. Diría que el tema primordial para atraer a los nuevos talentos para formar una sólida base académica, es una sustantiva mejora salarial. Promover una educación de calidad es una tarea que demanda compromiso no instalaciones ostentosas. Aunque si no se apura, quizá le ganen los diputados de Movimiento Ciudadano (MC) que andan promoviendo la peregrina idea de fundar un instituto de investigación para la Marina Mercante.

Eso si manejado por algún almirante en retiro venido de alguna zona naval. Eso sin duda para seguir vistiendo el antifaz de la militarización ¿Cómo la ve? ¿Ignoran estos próceres de la patria los postulados de la ciencia? Su fuerte es la politiquería, citando a un clásico.

Los otros nombramientos tanto del Capitán Bernardo Crespo como de Gaspar Cime. Son igual de espinosos y obedecen a la misma lógica; pero la cuestión no es la capacidad, sino la autonomía. Son capitanes con un largo trecho de navegación; El primero a cargo de la

EL NUEVO ROSTRO DE LA MARINA MERCANTE Y LOS PUERTOS, ¿FACHADA DEL CONTROL MILITAR?

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Sábado, 09 de Enero de 2021 01:29

dirección de puertos y el segundo de la de Fomento y Administración Portuaria: por ambas han pasado personajes grises que llegaron a aprender el ABC, desde Alejandro Hernández hasta el flamante doctor Pablo Medina y que decir del arquitecto Fernando Gamboa y si vamos a las APIs ha habido desde maestros de primaria, bailarinas, un ginecólogo.

Quién no recuerda que Mario Villanueva, en sus funciones de gobernador de Quintana Roo, puso a su compadre el gerente de la cervecería Corona. Así que nadie se asuste porque hay dos marinos mercantes a cargo. La cuestión de todos los nombramientos será sin duda la autonomía. Un tiempo funcionó este esquema bajo la Semar.

En aquellos ayeres el Almirante Cházaro Lara llegó a un entendimiento con Carlos Bandala Fraga y Antonio Bazam. Ambos capitanes de altura y director y subdirector de Puertos y Marina Mercante. Los dejó llevar las riendas de lo que sabían hacer bien.

Hoy el panorama luce distinto; hay una invasión de atribuciones que pueden cobrar su cuota cuando México pase la auditoria en 2023 y salga a flote la militarización de muchos cargos como el Estado Rector del puerto y las capitanías de puerto. El precio puede ser el prestigio entre la comunidad marítima que ya comienza a hacer ambiente con las sobre revisiones de los buques en los puertos nacionales. Eso si les duele a los navieros. Les cuesta mucho dinero y por eso seguirán gritando.

Pero las capitanes seguirán aguantando hasta que pase la tormenta atendiendo la máxima: lo que sirve apoya. Esperemos que no los desechen una vez que entremos en mar calma.