

# Ausencia de cultura marítima errores y consecuencias de un país altiplano

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith  
Lunes, 21 de Febrero de 2022 01:03

---



## Ausencia de cultura marítima

### errores y consecuencias

### de un país altiplano

**Hugo Sergio Gómez Smith**

*La construcción de México como nación progresista cobijada por el mito de una Revolución, transita por varias etapas.*

Una de las más importante sin duda es el curso histórico de los núcleos urbanos, que alejados de las costas han ido delineando un país altiplano donde prevalece la falta de una cultura marítima en todos los ámbitos: desde el gobierno hasta un sector empresarial que concibe los negocios que surgen en este medio como empresas raras, de capital intensivo y alto riesgo. A la vez es notoria la falta de cultura marítima en aquellos que deciden el rumbo de la economía, lo que ha llevado a una planeación centralista, considerando a los puertos y costas desde una perspectiva terrestre, sin otro fin que el intercambio del transporte marítimo al terrestre. El resultado de esta falta de incentivos y conocimientos del tema marítimo ha determinado el destino histórico de grandes núcleos urbanos alejados del mar sobre los que giran los sectores productivos diversos que carentes de una política industrial, se centran en las maquiladoras, sin mas valor agregado que la mano de obra. Pero primero habríamos de reflexionar lo que en voz de algunos autores...

### ¿Qué significa el término Cultura?

La cultura es un conjunto complejo de creencias, valores y conceptos compartidos que permite a un grupo dar sentido a su vida y le proporciona instrucciones sobre cómo vivir. (B. Fay, *Contemporary Philosophy of Social Science*, Oxford, 2000).

Las culturas nos permiten construir la realidad en la que vivimos, generalmente a través del significado que le damos a los símbolos, transmitidos en el lenguaje... Las culturas son compartidas ...son anteriores a quienes se educan en ellas. Las culturas existen tanto objetiva como subjetivamente: son objetivas porque se preocupan por las cosas materiales: dan forma a estilos de vestimenta, comida, arte, música... y son subjetivas porque se preocupan por las interpretaciones individuales: existen en la mente y permitimos dar sentido al mundo que nos rodea. (W. Kidd and A. Teagle, *Culture and Identity*, New York, 2012).

De ahí que el desconocimiento y promoción del desarrollo litoral nuestro país lo podemos representar en datos duros: el producto interno bruto (PIB) de los estados costeros mexicanos representa solo el 27 por ciento lo que contrasta con naciones como Estados Unidos cuyas ciudades costeras representan el 78 por ciento de su PIB; pero un factor determinante ha sido sin duda la conformación geográfica de su desarrollo urbano: las grandes ciudades se ubican en el altiplano, mientras en las costas se han desarrollado puertos que otrora fueron pequeños poblados como Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, mientras que otros países como Brasil, incluso Perú, Argentina han desarrollado grandes ciudades costeras. O bien si queremos ver hacia otros continentes: Barcelona, Valencia, Amberes. etc. Son grandes puertos. Resultado: sus cadenas de abasto son mas cortas; hay menos contaminación por su transporte. Las exportaciones e importaciones son mas simples. Y pudiera haber más, quizá.

Pero ¿qué tanto ha pesado la ausencia de la promoción de los asuntos marítimos en el desarrollo del país? Veamos cómo se han materializado las transformaciones históricas. Sin duda habrá un espectro de posibilidades que analizar; pero por cuestión de espacio nos reduciremos a las ostensibles...

### La geografía, limitante para el cabotaje

## Ausencia de cultura marítima errores y consecuencias de un país altiplano

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith  
Lunes, 21 de Febrero de 2022 01:03

---

La morfología de país limita el transporte costero o de cabotaje que bien podría ser un desfogue del terrestre. Los ríos de nuestra nación no son navegables y con una orografía similar a la andina, cruzada por montañas que caen en cascada hacia el mar han obligado a construir largas carreteras para conectar puntos dispersos de sinuosos peligros. Sus causas, son sólo un gran resumidero para la contaminación que tiene sus ejemplos más notables en el Río Pánuco, Lerma y el de Coatzacoalcos. No existe la posibilidad de complementar las comunicaciones con una red de canales intracosteros como Estados Unidos o Europa. El único intento reciente que se registra la historia fue allá por 1995, el fallido experimento demagógico del ex gobernador de Tamaulipas, Manuel Cavazos Lerma, quien quiso construir, a un costo multimillonario, el Canal Intracostero de Tamaulipas, una vía paralela al mar que conectaría aguas de Estados Unidos, una obra por demás disparatada que en nada hubiera inducido el progreso.

De la época de Colonia a la Modernidad, la herencia que recibió el México actual en el rubro de las comunicaciones fue pírrica. En siglos de dominación y ocupación, los intereses que siempre vieron al país como un botín, orientaron puertos y caminos, sólo para el saqueo de las riquezas, creando un centro organizador giraría entorno a su Capital, desde donde se movería tanto la política como de la economía, con un solo eje portuario que nacía en Veracruz.

A su llegada al poder, tras setenta años de guerras fratricidas a Porfirio Díaz, no le quedó más remedio que llamar la atención de los capitales del mundo a cambio de conceder inusitadas canonjías siempre mayores que otras naciones. Entregó sin limitaciones suelo y subsuelo sin pago de contraprestaciones ni gravamen que compensara la explotación irracional y por supuesto las vías de comunicación que las compañías norteamericanas concesionarias trazaron de manera tal que se conectara a los mercados nacionales con la economía del sur de aquí que al paso de los años cobró relevancia el transporte terrestre que mueve el 85 por ciento de las exportaciones hacia ese país.

Así, los puertos crecerían bajo la visión de proveer a un altiplano cada vez más voraz, cuya expansión demográfica se elevó exponencialmente en las épocas posteriores a la Revolución Mexicana con la inmigración de millones de campesinos a las ciudades de Monterrey, Guadalajara y por supuesto la Capital del País, creado un centro hegemónico que movería la economía en ese sentido. Lo que marcaría la pauta para un pobre crecimiento portuario, que a diferencia de otras naciones tan alejadas del su principal mercado, como Brasil y Argentina, sí logran desarrollar enormes ciudades-puerto que facilitan su abasto. Con una alta dependencia del transporte marítimo.

Si algún mérito hay que concederle a López Portillo durante su gestión es de haber intentado

orientar el crecimiento industrial del país hacia los puertos. Copiando modelos de Japón y otras naciones formuló el plan de los Distritos Industriales que tendría como ejes los puertos de Coatzacoalcos (Laguna del Ostión) Altamira y Lázaro Cárdenas, Michoacán, donde se desfogaría el crecimiento de estos grandes núcleos urbanos a los cuales hoy en día es más difícil proveer de servicios básicos. Este proyecto de 1979, que ahora solo recuerdo, es punto sobre el cual la presente administración debiera meditar.

### Consecuencias y errores del pasado que pesan en el presente

1.- Si bien nuestro país cuenta con la Universidad Autónoma de México, es notable la ausencia de las asignaturas que fomenten una economía basada en la explotación marítima racional, lo cual se extiende también a las universidades privadas. Faltan cátedras especializadas que permitan desarrollar la visión marítima para explotar las riquezas litorales y planear mejores actividades como la pesca de manera sustentable. Destaca como una de las consecuencias de la reciente prohibición por parte de EE.UU. de permitir a los buques pesqueros de hacer escala en sus puertos por falta de una visión sustentable debido a la deficiente cultura de los pescadores. Las únicas escuelas donde se imparten temas marítimos son las escuelas náuticas abocadas a formar técnicos para tripular buques mercantes: Existe un abandono de las siete regiones marítimas de México por la falta de una gran universidad marítima que aborde en su seno la grave problemática social de las poblaciones rivereñas.

2.- La ausencia de centros de estudios especializados sobre temas marítimos no permite nutrir al gobierno de bases de datos fiables para la planeación de planes políticas y programas. De haber contado con estudios especializados sabrían que nuestro país gana poco o nada en caso de materializarse el Corredor Transístmico de Tehuantepec, pues está basado en la esperanza de quitar 10 por ciento de la carga al canal de Panamá. Pero partiendo del supuesto imaginario que se lograra ¿Qué ganaría México? Déjeme decirle algo. Panamá con el cruce de estos buques por esta vía cobra anualmente más de 3,800 millones de dólares de peaje de 13500 buques. O sea, es un gran negocio para ese país, considerado el más próspero de Centro América. Mientras aquí en México que ha fundado esa empresa en los posibles ingresos por movilizar cargas de trasbordo, sin tomar en cuenta que recientemente Honduras abrió una carretera que tiene el mismo fin y ya está en trato con las líneas navieras. Luego entonces no ganaría nada pues las cargas de trasbordo no pagan aranceles ni generan actividades complementarias que son las que movilizan la economía regional Y el gran ingreso de los puertos viene de los aranceles que cobra al comercio exterior. Solo las aduanas marítimas ingresan del total el 52 por ciento de los 736 mil millones de pesos del ingreso total de las aduanas. O sea, un puerto es un instrumento del comercio exterior local no al servicio de terceros países. Así que lo único que se quedaría en nuestro país sería la contaminación y el deterioro de las vías de comunicación. Ante la ausencia de desarrollo social de esta región tenderían a emularse escenarios como el de puerto de Lázaro Cárdenas con la frecuente

paralización de actividades.

3.- Es notoria en la planeación portuaria la importación y traslación de conceptos de otras culturas como la europea, pues se han querido insertar en el sistema nacional, conceptos como: Las Carreteras del mar, el Transporte Marítimo de Corta distancia y las marcas de garantía de los puertos, sin estudios preliminares que el haber sido desarrollados para aplicarse en contextos económicos distintos al de México demandarían muchas adecuaciones, pues los primeros funcionan en Europa debido a que los 27 países de la Comunidad Europea no tiene restricciones aduaneras, mientras en México los puertos nacionales carecen de espacios con regulaciones propias del cabotaje y tanto el tráfico internacional como el nacional son tratados de la misma manera: Ahora que tocante a la Marca de garantía el concepto de Administración Portuaria Integran fue modificado, sin un proyecto determinado por el de Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA): Finalizó así de tajo la marca de ganada desde 1994 en un mundo donde los puertos son considerados grandes empresas que se mueven bajo esos parámetros al servicios de las líneas navieras internacionales.

4.- Existe un extendido dogmatismo histórico en todas las esferas del mundo marítimo de México que ha llevado a considerar que solo los capitanes son aptos para ocupar los cargos difectivos tanto de la marina mercante como de los puertos, lo cual se ha extendido actualmente al ámbito de las mujeres, que si bien lograron escalar puestos ejecutivos paradójicamente aplican la misma norma discriminatoria donde se ha dejado a un lado a los técnicos que son los ingenieros mecánicos navales para dar paso a una visión un tanto errónea de querer manejar todos los ambientes dirigidos por marinos con la misma visión de la tripulación de un buque. Un capitán al mando y los demas como personal subalterno

### **¿Y la cultura marítima?**

Desafortunadamente, despues de este repaso histórico cabría preguntar a nuestro entorno educativo, ¿qué cultura marítima heredaremos a las nuevas generaciones si algunos personajes que toman decisiones ni siquiera saben nadar pues han vivido siempre en el altiplano? Un cambio pasaría por la ruptura de moldes y tradiciones atávicas muy difíciles de quebrar. Los grandes países marítimos que crecieron, ricos en quehaceres marítimos están en el Mediterraneo y el norte de Europa; pero la clave está en sus universidades. Si hubiese dentro de la UNAM o bien, si hubiera interés en trasformar el obsoleto sistema de educación náutico de México en un gran sistema universitario marítimo que atendiera a cada región litoral con una visión orientada a explotar sus fortalezas en pro de la economía nacional veríamos que las regiones costeras pasarían a ser el soporte del PIB. Hoy se invierte en programas para el campo mientras se abandona a los pescadores rivereños que son igual de importantes para

## Ausencia de cultura marítima errores y consecuencias de un país altiplano

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith  
Lunes, 21 de Febrero de 2022 01:03

---

buscar formar marinos en serie para una inexistente marina mercante que no ve la luz al final del túnel.

¿Qué hubiese pasado en Estados Unidos si su futuro presidente Teddy Roosevelt no hubiera sido en su juventud, un voraz lector del capitán Alfred Thayer Mahan, quien sería nombrado profesor del War College de Newport (Rhode Island) que desde esa tribuna fue imponiendo una visión de la importancia del Poder Marítimo para un país ¿Cómo hubiese tomado la decisión de construir y asumir el control del Canal de Panamá que ese país tuvo por casi cien años aun pagando el costo mas alto de la historia; más que Florida, Nuevo México y los otros territorios juntos? ¿Qué vio ahí que otros no podían ver? ¿Qué hubiera sido de Inglaterra sin su flota naval? Sin duda el primer paso está en cultivar un pensamiento proactivo al mar, para que vaya permeando en la sociedad el pensamiento marítimo y que se diseminara mediante periodistas especializados; cineastas, escritores como Víctor Hugo que escribió Los trabajadores del Mar, investigadores laborando en centros especializados. Si no fuésemos tan inocentes y dejásemos de ver todas las estructuras administrativas como si fuese un buque, veríamos lo que Teddy Roosevelt vio ahí. La construcción de una nación próspera e independiente. Somos Incapaces de distentir con las altas esferas del gobierno en aras de conservar una silla y la comodidad de un escritorio, o bien solapamos las acciones y censuras a quienes disentimos. La educación en México no se ha planeado para construir un país cuyo desarrollo social sería protegido por el Estado, sino para alinearse a la coyuntura política del momento. Solo hay que ver alrededor.