

La marina mercante mexicana, una llama que apagó el liberalismo económico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Viernes, 24 de Mayo de 2019 09:40



El 17 de mayo de año en curso, se reunieron en Guaymas Sonora representantes de toda la clase política mexicana.

La

Marina Mercante

mexicana, una llama que apagó el liberalismo económico

Hugo Sergio Gómez S.

El motivo era justificado y con matices nacionalistas: reclamar al gobierno la reactivación de la flota mercante y todas sus actividades económicas conexas, entregadas en las últimas tres décadas a los grandes transportistas internacionales.

MÉXICO NO TIENE UN SOLO BUQUE *cobijado en su bandera para tráfico internacional y los 310 millones de toneladas de carga que movilizan los puertos mexicanos se realiza en buques, bien con bandera de conveniencia, que es una modalidad para evadir impuestos o bien de países que subsidian a sus flotas para que sobrevivan a la globalización.*

MIENTRAS el transporte interior carece de cabotaje y se efectúa en un 87% en auto

La marina mercante mexicana, una llama que apagó el liberalismo económico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Viernes, 24 de Mayo de 2019 09:40

transporte. Cunde el desempleo en el sector y yacen amarrados en puerto un gran número de embarcaciones ligadas a la extracción de petróleo ¿Cuándo y dónde se perdió el camino?

Ante la proximidad del Día de la Marina, vale la pena el recuento de hechos históricos. El parteaguas sin duda fue el advenimiento de una nueva clase gobernante, la cual, para alentar el crecimiento, sostuvo su programa de gobierno en una sola premisa: privatización, sinónimo de cesión.

PARADÓJICAMENTE MIENTRAS LOS MARINOS se preparaban para reclamar su reivindicación, las oficinas emblemáticas de la flota petrolera en Veracruz eran entregadas a la Comisión Nacional del Agua y los últimos marinos mercante al servicio de Pemex que mantienen andando los 17 buques tanque de la paraestatal, eran recluidos en unas pequeñas oficinas en Boca del Río.

Lejos ya de los tiempos de 1995 en que la flota petrolera llegó a tener

47 buques tanque de diversa clase: tres quimiqueros, ocho gaseros;

34 petroleros,

46 abastecedores.

Navegaban 19 de carga general

Y otros más pequeños formaban, en el, plano nacional, una flota total de 1978 embarcaciones. Pero el promedio de edad de los buques era de 15 años. ¿Qué pasó entonces? Veamos la historia.

Desde el Porfiriato a la Marcha al mar

DURANTE EL PORFIRIATO, las comunicaciones eran por demás escasas, tardías y costosas. Según el historiador Enrique Cárdenas de la Peña, En las costas del Pacífico sobrevivía uno que otro de los viejos buques de la antigua *Compañía Naviera*

del Pacífico que no

tenía una frecuencia y tiempo definido de arribo. Cada mes pasaba un vapor extranjero por Mazatlán y a veces pasaba por Acapulco. Mientras que el Golfo, a pesar de las cortas distancias entre puertos, solo un vapor de la línea

Ward

tocaba Tampico, Veracruz y Progreso cada ocho días. Más

aislados aún estaban los puertos pequeños que solo les visitaba de vez en cuando por una línea de vapores llamada

Línea del Sureste

, que tenía siete viejos buques de los cuales siempre tres o cuatro estaban en reparación. En cuanto a Quintana Roo, cabe señalar que estaba aislada por completo, ya que no había ningún barco que hiciera ese tráfico y se documenta que cada tres meses o más, llegaba algún velero de Belice, más para contrabandear alcohol, que para cumplir con el comercio. Y ¿qu

é podríamos decir de la Baja California? donde se utilizaban en viajes mensuales viejos balandros de no más de cien toneladas, que comunicaban esta zona con Sinaloa. Realmente era desolador referirse al tema marítimo en M

é

xico en esa

é

poca.

Años más tarde, pasada la efervescencia de la expropiación petrolera y en pleno auge de la posguerra es que México inició la fundación de su propio transporte marítimo. Ya Pemex tenía una incipiente flota, pero había que comunicar al mundo del comercio en general. Surge así la primera gran empresa naviera, a instancias del presidente Adolfo Ruiz Cortines, que había crecido entre experiencias de comercio exterior y escuchado de su padre las carencias de México, pues era hijo de un agente aduanal. Instituyó en su mandato aquel programa conocido como *Marcha al Mar*, que proponía impulsar un México marítimo. Apoyó la fundación de una gran empresa mexicana: *Transportes marítimos S.A. de C.V.*

Fueron los empresarios Julio Serrano Piedecabras, presidente y director general, principal accionista que se asoció con Jorge Larrea, contrataron a Jorge Tirado como gerente general. A partir de ahí impulsarían el programa del Ruiz Cortines. Al tiempo y por disputas sindicales

La marina mercante mexicana, una llama que apagó el liberalismo económico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Viernes, 24 de Mayo de 2019 09:40

cambiaría su nombre por el de *Transportación Marítima Mexicana* (TMM). Ya para 1962 con la intención de buscar comunicar a México con el mundo el gobierno compró el 30% de las acciones y se logró así un avance decisivo al ofrecer en 1963, el primer servicio trasatlántico con buques netamente mexicanos uniendo los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso con Burdeos, Rotterdam, El Havre, Amberes, Bremen y Hamburgo.

Durante las décadas precedentes TMM se convertiría en un gran emporio que logró participar en diversas rutas internacionales. Ya para 1971 avanza comunicando Livorno, Génova, Marsella. Asociado con empresas españolas e inglesas. Para 1973 muda al Pacífico y logra servicios a China y Japón. Y así paulatinamente fue expandiéndose fundando otras empresas filiales que llevarían la bandera de México por el mundo. En 1982 se consideran los buques *Jalisco*

y
Sonora

las dos embarcaciones exponentes de su éxito mundial. Asociados estaban ya con el consorcio capitales estatales y privados. Incluso Televisa tuvo una gran participación, que al vender sus acciones cambiaría el rumbo del consorcio. Era accionistas y co asociados: Ferrocarriles Nacionales de México, Mexicana de Aviación, Aeromexico y las centrales de carga y autotransporte federal.

En el contexto internacional fueron condiciones para que los países del llamado Tercer Mundo pudieran participar en su comercio, creando un marco impulsado por apoyos en combustibles y certificados fiscales. En el plano de la Conferencia para el Comercio del Desarrollo de las Naciones Unidas (UNCTAD) se impulsó el Código de Conducta de las Conferencias, que tasaba la participación bajo la regla 40% de la carga para el país exportador, 40% para el importador y 20% para terceros países. Así un país tenía reservada el 40% de su carga. Se abrían la puerta a los países subdesarrollados y se evitaría las concentraciones nocivas que pusieran en riesgo a las naciones y a la vez impondría coto a las grandes conferencias marítimas, que son los cárteles en los que se afilian las líneas navieras para equilibrar la oferta con la demanda. Una de las previsiones del citado código era la posibilidad de crear empresas multinacionales, por lo cual dio pie a que México se asociara con varios países vecinos para formar la *Naviera Multinacional del Caribe* (NAMUCAR), la cual sería de corta duración. Uno de los logros; una diversidad de marinos mercantes y navales.

El advenimiento de la tecnocracia liberal, fin de la flota mercante

LA TRANSICIÓN DEL MODELO ECONÓMICO vigente en los años 70s, fundado en la teoría de John Maynard Keynes que proponía la intervención del Estado, a través de la política fiscal y la política monetaria, para evitar la crisis del desempleo, mudó a finales de los ochenta de manera violenta y sin equidad a un fundamentalismo dominado por las desiguales fuerzas del mercado.

Se impuso el *Consenso de Washington* con un decálogo que se fue adaptado a la realidad política de cada país desarticulando actividades como la incipiente flota mercante mexicana que en aquel tiempo estaba constituida por algunas empresas que sobrevivían con reserva de carga y pingues subsidios que la alentaban en la competencia; la economía dio un giro hacia la cesión de estas actividades a los grandes consorcios mientras la petrolera inició una serie de maniobras de arrendamiento de buques extranjeros con oscuras filiales como Petróleos Mexicanos Internacional (PMI). En 1994 dimitieron la bandera mexicana 38 buques de altura y TMM inicia el desmantelamiento de su flota de comercio internacional para entrar en el tráfico de petróleo. Era el final.

Entre las medidas impulsadas por los alumnos del economista Milton Friedman, preconizaban desde una economía sin subsidios, reformas fiscales, tipo de cambio competitivo privatización de empresas paraestatales y otras que, al cabo de dos décadas, después de un saldo funesto recién el Estado mexicano ha declarado muertas. Aunque la inercia realmente es imparable y el mundo sobrevive entre la estructura mundial de una economía globalizada. Entiéndase por esta además, ya en la práctica, como la movilidad de los factores de la producción por todo el orbe; tierra, trabajo, capital y organización se diseminan en diversos países para dar cabida a un nuevo tipo de empresas, las globales, que hacen sus operaciones en tiempo real en los cinco continentes. Pero trae consigo una ola de desempleo en los países que siempre andan en busca de menores costos y ventajas fiscales.

Para impulsar este proyecto que en todos los rincones del mundo se calificó como neoliberalismo económico los países del mundo vieron el advenimiento de una nueva clase gobernante que provenía de las principales escuelas del mundo económico. El proyecto era impulsado por el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, e imponía condiciones para seguir apoyando el desarrollo mediante préstamos. De ahí que Miguel de la Madrid inició la desarticulación de las viejas estructuras del modelo pos revolucionario de construir un México social, cuyo desarrollo sería protegido por el Estado. Quita a la Marina Mercante todos los apoyos y pone final a los certificados de protección fiscal dos años antes de lo pactado.

La sistemática demolición de la Marina Mercante

El golpe final lo asestó Carlos Salinas con nuevos esquemas impositivos tomados del recetario del Banco Mundial y la nube ilusoria de que México sería lanzado al primer mundo. Nació en su mente el nuevo país maquilador como Taiwán o Singapur. En su mente, quitaba toda la grasa al obeso país que se mantenía el equilibrio en el empleo con más de mil empresas del Estado.

Muchos sectores sin preparación sucumbieron al embate de los tiburones internacionales que lo lanzaron a nueva crisis en 1994 con la sangrienta sucesión de su mandato. Para incrementar la recaudación impuso el 2 por ciento al activo fijo de las empresas. El IVA a la importación de buques e incorporó a México a la OCDE con lo que desaparecía nuestra condición de país en vías en desarrollo y quedaban fuera de muchas consideraciones en los préstamos que otorga en Banco Mundial.

México entraba en un escalafón en el que siempre hemos ocupado los últimos escaños por haber aceptado condiciones inequitativas para asumir los compromisos que ahí se adquieren: El 5 de julio de 1994 se decretó la muerte de la Marina Mercante nacional al publicarse el Decreto donde México aceptaba:

1. Adhesión a prácticas de libre mercado en cuanto determinación de precios en cuanto a operaciones de transporte marítimo internacional.
2. Participación en libre competencia en barcos de altura de cualquier nacionalidad en el comercio internacional.

Trato no discriminatorio con respecto a:

- Acceso a puertos abiertos al comercio internacional.
- Uso de servicios de infraestructura y marítimos auxiliares.
- Operaciones de agencias y relaciones con expedidores.

La OCDE también exigía:

- Compañías navieras en cuanto a posibilidad de ofrecer un eficiente sistema de transporte Multimodal y llevar a cabo inversiones de riesgo conjuntas.
- Escoger embarcadores y fletadores en diversos servicios marítimos para el transporte de

carga comercial en todas las rutas de comercio.

- Acceso abierto a todas las vías acuáticas.

Acatamiento a reglas internacionales en materia de seguridad marítima y gestión ambiental.

- Mejoramiento de la transparencia informativa de interés en cuanto para las diferentes partes involucradas en la transportación marítima internacional.

El advenimiento del liberalismo a nivel mundial apagó una flama que prendió en los ochenta. Para sobrevivir a esta nueva demanda de la economía mundial, las líneas navieras iniciaron a mediados de los noventa una reorganización de tal magnitud que muchas no sobrevivieron entre ellas las mexicanas. Fue una década de alianzas y fusiones y adquisiciones: una línea devoraba a otra, hasta formar enormes oligopolios que concentraron su poder en Oriente (*Grand Alliance*

,
New World Alliance,
United Alliance
)

. Una sola premisa fue cruzando de manera transversal la industria naviera limitado por los altos precios del petróleo y una necesidad creciente de transporte: el gigantismo de los buques. Si vamos a los datos usted verá que en solo 20 años la industria naviera pasó de transportar 4 mil 800 millones de toneladas de carga marítima a 10 mil 200 en el año 2018, dominando el petróleo y los graneles minerales. Mientras 55 por ciento de la carga mundial de contenedores era movilizad por cinco grandes líneas navieras.

Heraldos del futuro

EL DOMINIO DE ESTOS CONSORCIOS sigue hasta nuestros días. Surcan los mares como heraldos del futuro las líneas marítimas de Suiza, un país sin costas, Dinamarca, Japón, Singapur, China y Corea, que inician la dominación del tráfico de contenedores cuyo poder se reflejó en la evolución

histórica

ó

rica del fenómeno

ómeno: A finales de los años 80 los 20 primeros transportistas mundiales movilizaban el 26 por ciento de la carga. Para 1992 el porcentaje se elevó a 41 por ciento. En el 2003 este ya era del

La marina mercante mexicana, una llama que apagó el liberalismo económico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Viernes, 24 de Mayo de 2019 09:40

58 por ciento y ya en 2008 alcanzó el 64 % por ciento. Claro aún está encabezado por la danesa

Maersk

que es la primera aun en el ámbito mundial y que, según

los números tiende a ser desplazada por la Suiza,

Mediterranean Shipping Co

. (MSC) pero cerca, muy cerca están los consorcios orientales que parecen cobrar fuerza y tienden a crecer.

La razón de esta dominación es consecuencia de la enorme actividad manufacturera y disciplina laboral y mala práctica ambiental con que se manejan los países orientales que brindan todo tipo de facilidades, desde los precios de la energía hasta las fiscales. Nace el término “externalización” que no es más que sacar actividades productivas de un país para llevarlas a otro de costos ínfimos.

Bajo esta capa, desde mediados de los noventa Estados Unidos y Europa mudaron fábricas, ensambladoras, maquiladoras y todo tipo de forma productiva a Oriente. Claro está que, en aquella zona se genera tal volumen de carga marítima con la consecuente expansión de sus puertos: Tome nota del siguiente dato; dos primeros puertos del mundo son Hong Kong y Singapur. Pero no están lejos Shanghai y Shenzhen.

Hoy en día el comercio mundial está en plena expansión. Domina la evolución de la tecnología. El modelo ha tenido un elevado costo ambiental e impulsado una sociedad hiper consumista. El contenedor predomina en las mercaderías y el mundo debate las consecuencias del cambio climático y la invasión de plástico en los océanos como costo asociado al neoliberalismo consumista.

El transporte marítimo está segmentado y habrá algunos rubros en los que no se puede participar, pero ya se avizoran mejores esquemas con el impulso de la economía regional. La navegación costera deberá llevarnos en México a mudar algunos tráficos carreteros al cabotaje o carreteras del mar.

A una nueva educación marítima impulsando una Nueva Universidad que supla a las viejas escuelas náuticas. Hay necesidad de que la cuarta transformación lleve como programa marítimo prioritario, la busca de comunicar a México con regiones afines en América Latina. A

La marina mercante mexicana, una llama que apagó el liberalismo económico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Viernes, 24 de Mayo de 2019 09:40

no depender de la frontera norte como única vía de acceso a su principal mercado. Si bien a corto plazo no se ven buques en tráfico internacional se deberá escoger los espacios para reactivar lo que un día fue uno de los principales proyectos de la nación la *Marcha al Mar* que sembró la idea de que en nuestros litorales reencontraríamos la verdadera senda perdida. La de un México marítimo.