



Ya el aeropuerto de Santa Lucía se considera asunto de seguridad nacional y pasó por encima de todos los amparos.

Puertos y seguridad Nacional.

La dicotomía entre

defensa y comercio

Hugo Sergio Gómez S.

Hay un tema muy controvertido que esta trazando rumbo a las viejas

interpretaciones a modo que evocan el rancio autoritarismo del PRI.

El de la Seguridad Nacional.

Ya el aeropuerto de Santa Lucía se considera asunto de seguridad nacional y pasó por encima de todos los amparos. También algunas voces claman por qué el asunto de las facturas falsas

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 29 de Octubre de 2019 08:04

se convierta en asunto de seguridad nacional, aunque se corran riesgos de injusticias y abusos de autoridad. ¿Qué sigue? ¿El fútbol y la palabreja esa innombrable y homofóbica con la que nos ofendemos todos los mexicanos? Y es que todo puede ser asuntos de seguridad nacional si se mira a través del caleidoscopio del interés particular.

MUCHOS PENSAMOS que con la institución de la Ley de Seguridad Nacional de 2005, el asunto había quedado claro pero no es así. Volvimos a las interpretaciones superficiales y las adecuaciones a modo ¿Para qué sirve entonces el Consejo Técnico de Seguridad o Gabinete de Seguridad, que forman varias secretarías de Estado y rodea al presidente? ¿Qué no es para clasificar las amenazas al país en el marco del interés superior y de la soberanía? Dirá que exagero pero no es así. Ya vamos rumbo a la militarización de los puertos utilizando el mismo criterio; una fracción de la actual legislatura de Morena ha pedido, con el subterfugio del ahorro de recursos que se pasen a la Secretaría de Marina, las escasas atribuciones que habían dejado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Una entidad totalmente civil.

Incluso al Educación náutica, militarizando una ala comercial como es la Marina Mercante en su totalidad. ¿Y los alumnos de las escuelas náuticas? ¿Ya habrán pensado en el entramado legal que significa pasar una escuela de un ala civil a una militar? ¿Y la andanada de amparos que se le pueden venir por no haber consultado a los alumnos? ¿Los legisladores de Morena que quieren esta maniobra ya lo habrán consultado con los padres de familia? De materializarse este anhelo de los viejos almirantes, no quedaría otro camino que ser parte de la Universidad Naval donde estudian los cadetes de la H. Escuela Naval Militar, pero significa también el fracaso del Estado de auto reformarse, desterrando las malas prácticas en los puertos en vez de militarizar el control de los buques mercantes.

Herramienta atroz

PERO ¿qué ha significado la seguridad nacional para el país y cómo se ha manejado a través del tiempo? ¿Cuándo se inició esta práctica, que llegó formar en un tiempo uno de los organismos de intimidación más atroz creado por el Estado, para vigilar a sus ciudadanos y proteger delincuentes?

El subterfugio de proteger al país de las amenazas externas e internas también suele ser utilizado, siempre a conveniencia, para espiar a periodistas, empresarios, activistas como doña Rosario Ibarra, quien por años luchó por su hijo desaparecido. Pero la práctica de espiar abiertamente a supuestos “enemigos” del Estado, viene desde 1947, en el sexenio de Miguel

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 29 de Octubre de 2019 08:04

Alemán cuando proliferó la corrupción, con la creación de la Dirección Federal de Seguridad (DFS) formada en aquel tiempo en su mayoría por egresados del H. Colegio Militar; pero al cabo del tiempo evolucionó incorporando siniestros personajes como Miguel Nazar Haro y José Antonio Zorrilla Pérez. Este organismo en los años 50 fue el encargado de entregar a Fernando Gutiérrez Barrios a Fidel Castro y al Che Guevara para ser interrogados. Pero el término, el *término*

seguridad nacional

apareció por primera vez en un documento oficial en 1973, en el Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación, en el cual se encargaba formalmente a la Dirección Federal de Seguridad (DFS) la recolección y el análisis de la información relacionada con la Seguridad de la Nación (DOF, 1973, julio 27).

Pero si volvemos a tiempos presentes, la muestra de esta siniestra esfera que le rodeaba, la tiene recientemente *Netflix*, que presenta en su serie *Narcos* la versión gringa del asesinato que Enrique Camarena y el piloto Alfredo Zavala Aguilar, caso del que mucho se ha hablado e investigado, del cual han surgido varias versiones; unas apuntan a que lo mató la CIA; de que Camarena descubrió la conexión de esta entidad y el narco para abastecer de armas contra insurgencia en Centro América y quizá haya más. Pero lo que se exhibe como telón de fondo, obviamente con un sesgo un tanto pro Estados Unidos, es la forma en que la Dirección Federal de Seguridad a cargo de la Secretaría de Gobernación que encabezaba Manuel Barlett, quien se suponía salvaguardaba la Seguridad Nacional en aquel tiempo, otorga protección a Caro Quintero, don Neto y Miguel Ángel Félix Gallardo mediante charolas de la institución.

Sumisión al poder

Usted tal vez recuerde que el Director de esa misma entidad, José Antonio Zorrilla, mandó asesinar a Manuel Buendía, el periodista de *Excélsior* más influyente de esa época. Bueno ese es un ejemplo de la versión priista de la Seguridad Nacional. Luego entonces, todo aquel periodista que no se replegaba a los mandatos del régimen se le consideraba un riesgo a la seguridad nacional. En el tema de la prensa para que le digo más. Si gusta saber un poco más de la sumisión de los medios al poder, habría quizá de leer un poco el libro

El vendedor del silencio

de Enrique Serna, que aunque a decir de muchos expertos de aquel tiempo, el autor abusa de la ficción, encarna en Carlos Denegri, el símbolo más atroz del periodismo en los tiempos de Miguel Alemán y sus andanzas por el

Excélsior

de Rodrigo del Llano. En aquella época, se decía que, un mal comentario sobre algún político vertido en

Excélsior

por el periodista Denegri significaba pasar una temporada en el infierno. Obviamente investido

con el aval del gobierno, que lo puso y lo quitó cuando a Luis Echeverría le resultó incómodo.

Los riesgos de banalizar la seguridad nacional

Déjeme decirle que un principio básico en el concepto de seguridad nacional es la percepción que se tenga de la amenaza. Voy a un caso ostensible. Para Estados Unidos los inmigrantes o ilegales son un asunto de seguridad nacional pues ven en ello implícita la amenaza del terrorismo. Pero para el Estado mexicano durante mucho tiempo fue un asunto de seguridad pública; encerrando a los polleros, atacado la corrupción en las fronteras. Lo cual ha dado un giro ante las amenazas de Donald Trump saltando al otro rubro.

Ahora bien vamos al tema marítimo y portuario, dos asuntos un tanto distintos y regulados por legislaciones dispares. En primer término le cuento que los buques están regidos por 50 convenios internacionales y varios cientos de resoluciones de amplios alcances técnicos y jurídicos que recaen sobre las operaciones marítimas. Pero estos lineamientos solo aplican al buque y su interfase con el puerto.

De ahí que viene el primer término que se maneja con opacidad pues estos conceptos son interpretativos e interfase quiere decir lo que el Estado determine. Pues si para efectos de seguridad interfase se considera todo el puerto, queda sujeto al interés de cada país. De ahí que, como los europeos —que piensan que el terrorismo es un pleito de Estados Unidos con el mundo— solo consideran importante para aplicación de estos convenios, el punto de contacto entre el buque y el puerto. Una vez concluidos los protocolos de carga y descarga el buque pasa al ámbito nacional y se rige por sus propias leyes con una visión de logística comercial.

El buque *Mary Nour* y las malas interpretaciones del derecho marítimo

Mire hace dos semanas, durante el encuentro del Comité Marítimo en México, donde se dieron cita los abogados expertos del derecho marítimo más importantes del mundo de los buques, conversaba con el doctor Ignacio Melo, uno de los grandes juristas del derecho marítimo en México y nos acordamos del caso del buque *Mary Nour*, una de las páginas oscuras de la aplicación del derecho marítimo en México operado desde la presidencia de la República de Vicente Fox en favor de *Cemex* de Lorenzo Zambrano. Platicábamos sobre las lagunas que existen en esta rama que se supone

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 29 de Octubre de 2019 08:04

es autónoma y cuenta con sus propios mecanismos para resolver controversias. Nos remontamos a 2004 cuando el jurista era el abogado del Club de Protección e indemnización del buque. Y me dijo: “los amenacé con el argumento de que México sería exhibido como uno de los países que no respeta las prácticas del derecho marítimo, y le mostré una revista donde se exhiben todos los casos de violaciones a las normas internacionales. Fue una verdadera página negra para nuestro país.

Para referencia del lector déjeme hacer un poco de historia: El *Mary Nour* era un buque que, en 2004 traía un cargamento de cemento a granel que pensaban ensacar en el puerto de Tampico para competir con las grandes empresas cementeras de México como *Cemex* de Lorenzo Zambrano, que controlan el precio de este material. La empresa cementera se opuso con argumentos falaces a la entrada del buque al puerto de Tampico e interpuso ante la Capitanía de Puerto de Tampico a cargo de Marco Antonio Vinaza, un estudio de sus “especialistas” donde se establecía que la operación de dicho buque silo ponía en riesgo sus instalaciones del puerto. Léase que los pilotos de puerto eran los supuestos especialistas, que fueron los que objetaron ante la Capitanía este riesgo a lo que la autoridad respondió que, a dicho barco de llegar a puerto se le daría el mismo trato que a los demás. Sin embargo, esta acción provocó un acto de autoridad y por ende el juicio de amparo que detuvo la llegada del barco a puerto. El buque ante las objeciones del puerto de Tampico se mudó a Altamira junto con el conflicto. Ahí tanto la Capitanía de Puerto como la Administración Portuaria Integral de Altamira, permitieron la entrada del buque, arguyendo razones humanitarias ya que se habían quedado sin agua y alimentos, lo que provocó se girara orden de aprensión contra el Capitán de Puerto y el director de la Administración Portuaria Integral de Altamira y se impidió la descarga de cemento.

Y recuerdo que en ese tiempo se pusieron en marcha todos los mecanismo legales e ilegales para detener al buque que finalmente fue proscrito del puerto por carecer de permiso para descargar cemento una vez que se emitió la orden del juzgado de Distrito. Total la disputa fue un pleito de nueve años hasta que en 2014 se permitió a la empresa importar cemento por el puerto de Progreso, Yucatán. Así se las gastaba el Estado mexicano, cuando de defender un monopolio se trataba.

Las malas interpretaciones de interpretaciones de los Convenios, el temor de los países

Pero, volviendo a la plática con el doctor Melo, también nos adentramos en el tema de los convenios internacionales y su ratificación. Me ponía el ejemplo del *Convenio sobre Sustancias Nocivas para la salud* (HN

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 29 de Octubre de 2019 08:04

S) e ningún país ha querido ratificar y me decía la causa. “Un convenio de esta magnitud con palabras de tan amplia interpretación deja al criterio abierto del país su aplicación a modo de su interés. Alguien te puede decir. Esto es verde, y otro puede decir, bueno es verde, pero si se pone contra la luz parece un poco azul y así sucesivamente es la interpretación de cada quien la que da el valor por esos los países no ratifican algunos convenios como de ese tipo por la interpretación tan amplia. qu

Pero vamos a otro escabroso asunto. Le ley de Navegación mexicana que prevé:

Artículo 6.- A falta de disposición expresa de esta Ley, sus reglamentos y los de los Tratados Internacionales se aplicarán de acuerdo a la materia supletoriamente: X. *Por los usos y las costumbres marítimas internacionales.*

Me puede decir alguien ¿quién de los militares o navales sabe lo que son los usos y costumbres aceptados internacionalmente? ¿Cómo van a aplicar esta prelación si no se tiene un elemental conocimiento de las prácticas comerciales?

Ahora déjeme ponerle contraluz el Artículo 5. De la Ley de seguridad nacional que señala:

Para los efectos de la presente Ley, son amenazas a la Seguridad Nacional:

IX. Actos ilícitos en contra de la navegación marítima.

¿Se da cuenta de la amplitud de la interpretación que puede suscitarse con ese señalamiento tan oscuro? ¿Del catálogo de amenazas que de ahí surgen y que chocan contra las que manejan otras autoridades como la aduana y sanidad y migración?

Pero ¿desde cuándo incursionó la Secretaría de Marina (*Semar*) mediante, su Armada en los puertos? Las efemérides nos remiten a 2007,

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 29 de Octubre de 2019 08:04

que se firma el primer convenio entre la SCT y
Semar

, pues a partir de 2004, todos los puertos del mundo son certificados mediante los protocolos del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) emitido por la Organización Marítima Internacional que establece tres niveles de protección. Pero que también señala mediante el apartado de principios general su circular 1341, del 27 de mayo de 2010:

El personal de las instalaciones portuarias no está integrado por expertos en protección, y lo dispuesto en las presentes directrices no tiene como finalidad convertir a dicho personal en especialista en la materia.

Pero pese a ello la *Semarha* seguido avanzando en los puertos. Ya para 2013 se les otorgó todo el control del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias; pero en 2016, se les convirtió en Autoridad Marítima Nacional, aunque algunas atribuciones quedaron a la Dirección General de Marina Mercante: Hoy en día quieren el control total de esta actividad e imponer la visión de la defensa evocando la seguridad Nacional. Mientras otra fracción parlamentaria de grupo de *Morena*, clama por regularizar las actividades comerciales en los puertos, bajo un mando civil y que retornen a la normalidad. El nuevo argumento es la Auditoría de la Organización Marítima Internacional que pasará a México en 2022.

Pero si ya se pasaron por las armas principios como al anterior que impone un giro comercial a los puertos los pretextos salen sobrando.

Mire un gran fracaso del dictado de las políticas públicas es la falta de estudio de los impactos y consecuencias de las improvisaciones. Lo acaban de demostrar los economistas Michael Kremer, Abhijit Banerjee, Esther Duero y por ellos les dieron el premio Nobel de Economía 2019. Realizar este tipo de cambios sin los estudios pertinentes es arriesgar al Estado mexicano a conflictos como los del buque *Mary Nour*. En un puerto pervive la dicotomía de la seguridad y se puede ver como un nodo logístico para el comercio; pero puesto a contraluz hay también quien puede decir que es un punto para la defensa del país. El riesgo de una visión de la seguridad nacional es que pasa por encima de todos los derechos, desde los humanos, mercantiles, comerciales y demás. Cuidado con esta interpretación de estas normas. Cambiar la responsabilidad de la Secretaría de Marina de autoridad concurrente a autoridad a cargo, puede que puedan retornar los tiempos del autoritarismo más atroz, ahora en los puertos.