

**Martín Espinosa**

Periodista

martin.espinosa@gimm.com.mx

Fuertes vientos en altamar

El presidente López Obrador reconoció, en la mañana del 16 de marzo, que Ojeda Durán no pertenecía al “ala tradicional” de los almirantes y que por ello lo había colocado como titular de la Secretaría de Marina, a fin de encabezar un cambio que, precisamente, se ha ido consolidando en los últimos tres años y que está por cristalizar.

Fuera de control, la política por obtener el mando de los puertos está a todo lo que da en la Secretaría de Marina (Semar), que encabeza el almirante Rafael Ojeda Durán. El objetivo de la *grilla*, impulsada por grupos de oficiales de alto rango, está encaminada a convencer a Ojeda Durán de que lo mejor es “desterrar definitivamente la presencia civil” en todas las áreas de dirección y colocar mandos oficiales, surgidos, precisamente, de la propia dependencia.

De hecho, los oficiales ya cuentan con la reorganización de la Secretaría, que incluye la desaparición de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, lo que incluiría una serie de reformas a las leyes Federal de la Administración Pública, Puertos y Navegación, así como a la de Comercio Marítimo.

Para ello, los oficiales ya le “hablan al oído” a otro vicealmirante, Jaime Martínez López, quien funge como presidente de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados.

El objetivo de los cambios sería contar con dos divisiones: una de Puertos y otra de Marina Mercante, con categoría de Unidades Navales dentro de la Semar.

La segunda ya existe y es la Unidad de Capitanías y Asuntos Marítimos (Unicapam), actualmente al mando del influyente almirante Ubaldo Gómez Rodríguez. Esta unidad fue creada después de que Enrique Peña Nieto, durante su gestión al frente del Ejecutivo federal, traspasó las Capitanías de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a la de Marina-Armada de México.

La segunda división, que es la que impulsan los altos oficiales, sería denominada Unidad de Puertos y Marina Mercante; ambas dependerían de la Subsecretaría de Marina, actualmente a cargo de otro poderoso almirante, José Luis Arellano, que fue quien, por cierto, llevó la reforma legislativa en San Lázaro para el traspaso de los puertos a la Semar.

Sin embargo, en este plan no está contemplada una gran

cantidad de funcionarios civiles y marinos mercantes que han hecho carrera en el servicio público y a quienes se busca colocar como “los malos de la película”, debido a que se han convertido en un sector relevante en la gestión portuaria del país.

De ahí, los “misiles” lanzados en la “mañanera” del presidente Andrés Manuel López Obrador contra funcionarios, por cierto, muy bien patrocinados a contracorriente de la “línea de mando” y que, casualmente, escaparon de la visibilidad del contralmirante Héctor Orozco Tocaven, titular de la Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, en su relación institucional con Jesús Ramírez Cuevas, vocero del gobierno de la República.

El objetivo de los oficiales es “venderle” al secretario Ojeda Durán que, al quitar del “escenario” a los civiles y marinos mercantes, la disputa por los puertos queda resuelta. Sin embargo, se sabe que, ante el contexto actual, se preparan ya jubilaciones de oficiales, quienes serán sustituidos por una nueva generación de almirantes. De hecho, el subsecretario Arellano será el primero, aunque no por otras causas, sino porque su tiempo de servicio llegó a su fin.

El propio presidente López Obrador reconoció en la mañana del 16 de marzo, tras las preguntas incómodas al respecto, que Ojeda Durán no pertenecía al “ala tradicional” de los almirantes y que por ello lo había colocado como titular de la Secretaría de Marina, a fin de encabezar un cambio que, precisamente, se ha ido consolidando en los últimos tres años y que está por cristalizar.

Mientras tanto, la presencia del personal civil especializado se sitúa en el centro de la controversia y la política permanece “fuera de control”. Asimismo, existen retos en importantes áreas; por ejemplo, se asegura en el sector privado que más de 50 terminales portuarias hacen desde hace meses “largas filas” a la espera de la certificación internacional conforme al llamado Código PBIP, así como de trámites que nada más no avanzan.