

Históricas Digital

Carlos Bosch García

“Consideraciones finales”

p. 447-458

México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre

Carlos Bosch García

México

Universidad Nacional Autónoma de México/
Coordinación de Humanidades/Instituto
de Investigaciones Históricas

1981

476 p.

ISBN 968-58-0083-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2023, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



CONSIDERACIONES FINALES

Los estudios de historia de México han llegado al punto en que debemos plantearnos si hemos aprovechado los materiales que están a mano, y si las consecuencias que de ellos se han derivado nos presentan la masa necesaria de conocimiento para poderla modelar, de manera que nos facilite el saber suficiente, si bien no total, sobre nuestro propio país.

Con pocas excepciones la tendencia de los historiadores ha sido, en términos generales, el estudio de la historia interna. Pero no hemos estado alerta ante la temática que ofrece la historia de las costas nacionales, que fueron la zona para establecer el contacto con el mundo y discutir la postura que el mexicano ha tenido ante la apertura representada por el mar y la enorme extensión de costa que envuelve a la nación.

Sorprende, por ejemplo, la cantidad de información que se deriva de las tan leídas crónicas de la conquista, como es el caso de la de Bernal Díaz del Castillo o las propias *Cartas de relación* de Cortés, para hablar sólo de obras muy conocidas, que tratan de la íntima relación mantenida al principio de la colonia con las costas y que, en su mayor parte, no fue aprovechada por los investigadores, que tanto las han manejado.

Contar o no contar con las costas y el mar imprime, de por sí, un carácter específico a la vida nacional, y la amalgama de esas dos posturas debería ofrecer sellos específicos para calibrar la población y la actuación total del país. Por un lado, experimenta un interés sobre el tema, como fenómeno local que surge por fuerza mayor en las zonas periféricas costeras nacionales y, por el otro, se encuentra en el interior del país una falta de conciencia sobre la existencia de la costa y su significado; pero, pese a ello, se proyectó y se produjo y produce la política y las normas que atectan el ámbito total del territorio nacional incluyendo las costas.

Que hay interacción entre lo que sucede en las costas y la historia general de la nación es indudable; empero ¿en qué consiste esa relación y qué se derivó de ella?

Por algo debe ser que los temas relacionados con las costas y con el mar han sido mencionados en la bibliografía histórica solamente de paso. Si bien sus autores no desconocen esa temática, ella se ignora al montar los lineamientos generales que han sostenido el país, y tal parece que la historia de las costas no es un complemento de la historia nacional hasta el punto de que, en nuestro caso, México no podría existir tal cual es, si se prescindiera del mar.



La historia de la conquista y de la colonia aparecen como el producto de una visión mayor, que concibió un mundo formado por imperios marítimos cuyo objetivo fundamental se dirigía a otra parte y a otros intereses. Ese concepto genera en sí una amplitud en el pensamiento que podría obligar a revisar la división de la historia nacional, hecha desde un punto de vista político interno, para establecer los cortes tradicionales de prehispánico, colonial, independiente y nacional.

La inclusión del estudio complementario sobre el significado de las costas, las naves y los marinos, que a las playas llegaron y partieron, podría, posiblemente, obligar a pensar en vislumbrar de otra forma esa división clásica de la historia de México y de todo el continente americano.

Debe pensarse en que, después de provocar la historia interna, las costas reflejaron la historia del interior que ellas mismas ayudaron a hacer, y luego se convirtieron en el punto de contacto del interior con la historia externa general. En el siglo XIX fueron así la zona de fricción con el resto del mundo. La presión que a través de ellas ejerció la historia externa fue responsable, en parte, de que la historia nacional considerara otros procesos de asimilación y de alineamiento del país que dieron lugar a los periodos de ruina del siglo XIX que, en gran parte, pueden atribuirse a la irrealidad con que se atendieron las cuestiones del mar.

El resultado final para la historia moderna y contemporánea de México fue la falta de una tradición marinera y una infinidad de consecuencias que se pueden observar en la historia y en el carácter de los mexicanos.

El hecho fue que el descubrimiento del continente americano se debió al largo antecedente de la búsqueda de las especias, al avance de los métodos de navegación, a la adecuación paulatina de las naves mediterráneas para la alta navegación y a la existencia de marinos capaces de perder de vista en sus estelas las tierras europeas y de emproar sus quillas y sus velas en busca del mundo de las especierías. En ese derrotero se interpuso América donde, establecidos en el Caribe e impulsado por el motivo primordial del viaje, y en busca de su destino real, tuvieron lugar las exploraciones que los llevaron a Tierra Firme.

Las noticias sobre los nuevos reinos y las riquezas, y también los compromisos religiosos de conciencia ante pueblos gentiles, los llevaron a plantear la necesidad de la conquista del territorio mexicano, encabezada por Cortés.

Ahí se deformó y detuvo, pero no se abandonó, el proyecto inicial marino. De hecho, aquellos proyectos iniciales españoles hubieron de adaptarse a una nueva situación planteada por la existencia del continente americano, y al amoldarse se requirió el tipo de hombre adecuado que pudiera llevar las empresas a buen fin.

La controversia histórica entre el hombre de mar y el hombre de tierra, iniciada en España entre Colón y los Reyes Católicos, que no comprendían, sobre todo Isabel, la mentalidad del marino y su juego continuo con lo indefinido del mar, al reclamar ofertas concretas, comprobadas, sin aventura y sin quizá, llegó así al continente americano y resucitó al deslindarse las funciones de la acción marítima y contrapo-



nerla a la terrestre, devaluando la del marino e insistiendo en la del conquistador.

Dos tipos de hombres con valores distintos se representaron en la empresa si se compara el carácter del conquistador del mar y el del conquistador de tierras. Por un lado, los marinos fueron responsables de hacer el viaje y de mantener la comunicación en apoyo de la colonia. Para ello se movieron en un elemento incierto y de zozobra, como el mar desconocido, que requirió de la tolerancia, de la habilidad y de la liberalidad determinantes de las características especiales de quienes a los quehaceres navales se dedican. Por otro lado se contrapuso la mentalidad del hombre interterreo cuya vida se desarrolla en un ambiente sólido y cierto, donde se pueden imponer la conquista y las instituciones o los reglamentos y los esclavos y la religión, a lo que tarde o temprano no se escapa.

La contraposición en las dos actitudes explica que el marino no pudiera prolongar su quehacer hacia la conquista de las tierras americanas y que ello fuera motivo para el traslado de los terrícolas, capaces de poner en pie la conquista junto con las instituciones y los reglamentos.

La historia de lo sucedido en América fue el resultado del quehacer de los segundos, y los primeros quedaron limitados a mantener el nexo entre los dos continentes y aun de proyectarlo en continuación del proyecto español original hacia el mundo asiático. El divorcio, y a la vez la unión entre marinos y conquistadores, en la erección de las colonias españolas del mundo americano resultó en que, por un lado, se continuara la conquista y la colonia, especialidad de los hombres de tierra de la que fueron responsables y que, por otro, se establecieran los derroteros para la llegada a Oriente, y aun para la circunnavegación del globo, lo cual fue primero tolerado por la corona y luego impulsado al ver que podía ayudar a extender las posibilidades de la colonización. Éstas dos hazañas son las que se encuentran como dinámica humana en la base de la historia general moderna y vale decir que poco se ha insistido en ello.

El periodo que podríamos llamar de establecimiento de la historia novohispana es, sin embargo, de confusión entre el proyecto marino y el proyecto terrestre. A pesar de haberse dividido los quehaceres, éstos se superpusieron en sus intereses y los hombres de tierra en persecución de su propio anhelo ayudaron al propósito del proyecto marítimo moviéndose en busca del Pacífico, a través de las tierras americanas, para ayudar a lanzar las naves de nuevo al océano recién descubierto. Éstas, a la par que ampliaron el territorio de su conquista, abrieron la posibilidad de navegación por las aguas del Pacífico hacia el Oriente desde México.

Si en un principio los marinos ayudaron a los hombres de tierra adentro para que llevaran sus conquistas a cabo, éstos, con sus expediciones y exploraciones, posibilitaron a los marinos para que siguieran el camino de su proyecto marítimo desde México. La colonia americana fue así convertida en el pontón de apoyo de la gran línea de navegación que unió España con el Oriente a través de México.

Los puntos de contacto y de penetración fueron los primeros que se determinaron



en las costas mexicanas orientales. A ellos se acarrearón los hombres de tierra, que procedieron a la conquista, incitada por las noticias llegadas del interior, concentrándose en la Veracruz, el puerto que mayor facilidad proporcionaba para la penetración al interior de México. Pero siempre quedó el puerto comunicado con la isla de Cuba, convertida en el centro de la navegación del Caribe, a su vez ligado con España. Y esos nexos no se interrumpieron —y ello es paradójicamente significativo— ni con la destrucción de las naves de Cortés.

Huestes y pertrechos, órdenes políticas e intrigas se dirigieron hacia México para determinar su política. Todo fue conducido por las naves para tomar el camino de Veracruz, a pesar de los problemas de seguridad que presentaba. Y también lo fue la concepción colonial con su política militar estructurada, con la administrativa y la religiosa. De esa manera las naves llevaron a los puertos el nuevo modo de la vida colonial que impondrían en el interior del país los hombres de tierra. El gran proyecto marino tuvo que detenerse para dar lugar al acoplamiento que suponía la existencia de la nueva empresa terrestre, representada por el descubrimiento y la conquista de las tierras americanas con que no se había contado.

Esa interrupción y la espectacularidad de la conquista, justifican el que políticos, cronistas e historiadores se detuvieran a su vez para contemplar el espectáculo y que dirigieran la totalidad de su interés hacia él. Por ello entendieron el paso hacia el Pacífico como un producto de la historia propia de México en vez de considerarlo en relación con el correspondiente gran proyecto marino inicial.

El nuevo contexto obligó a sistematizar la navegación, por haberse determinado cristalizar la conquista de la Nueva España y de su colonización. Navegar de altura requirió niveles de organización superiores, concordes con su importancia, pues de ella dependía la vida colonial. Surgieron en consecuencia los reglamentos jurídicos, las aduanas y las estructuras administrativas se impusieron, incluso, a la libertad del marino respecto a la forma en que debía navegar. Todo ello era resultado de la filosofía de la gente de tierra, que concibió el manejo en el mar como la proyección de lo que fue el uso de los ejércitos terrestres.

Los marinos fueron responsables, sin embargo, de perfeccionar los derroteros para adecuarlos a los vientos, a las corrientes marinas y a las estaciones del año, y buscaron en el Atlántico la forma de salir del ámbito tropical para alcanzar los 38 o 40 grados de latitud y facilitar el viaje de retorno. Navegar el canal de Bahamas y proceder hacia el norte, permitió cerrar el ciclo de ida y de vuelta, desde entonces rutinario. La colonia y sus hombres de empresa terrestre quedaron así ligados a la metrópoli, empresa también de tierra, que se entusiasmaba por los nuevos hallazgos ultramarinos, en los que impulsaron el descubrimiento de tierra y la asimilación de ésta para dar con el mar de nuevo y repetir la experiencia.

Los hombres de la conquista americana correspondieron y respondieron en pocos años, con creces, a los anhelos de la corona en el sentido de que pronto llegaron al mar, y exploraron las costas del otro lado continental, hasta que la distancia y la



lentitud de las expediciones terrestres volvieron a imponer la necesidad de marinos, cuyos esfuerzos ya habían perforado el continente hacia el Pacífico por el estrecho de Magallanes (Fernando Magallanes, Juan Sebastián Elcano, García Jofre de Loaiza).

Los esfuerzos de Urdaneta por lograr el tornaviaje y la exploración marítima de la costa mexicana tienen el significado de corregir ese largo, peligroso y cansado derrotero hacia la especiería. La aplicación al Pacífico de la solución obtenida en el Atlántico, navegando hacia el norte, para elevar el derrotero de vuelta, requirió de la visión general del viaje total, lanzada desde La Rábida hasta las Filipinas para encajarlo a las observaciones climáticas y oceánicas brindadas, en gran parte, por las exploraciones de la costa mexicana hacia las Californias y luego hacia el norte, a las costas de los Estados Unidos. Esa visión general del viaje, interrumpido en México y de su posible continuación con la segunda parte del puente marino que se apoyó en nuestro país, es precisamente la aportación que se debe al gran fraile marino.

El siglo XVI estuvo agobiado por los esfuerzos dirigidos a explorar y navegar las costas mexicanas, pero cabe insistir en los continuados fracasos de su colonización, sobre todo en el tramo del norte porque el valor de esa costa estaba en función del viaje al Oriente y no se evaluó de acuerdo con las necesidades marítimas. Los hombres de tierra trataron, en cambio, por todos los medios, de someterla a los proyectos típicamente coloniales.

Esos viajes del Pacífico tuvieron un doble sentido. Los unos fueron en busca del derrotero de la especiería y entre ellos se incluyó el de Urdaneta; pero los otros trataron de encontrar el soñado paso entre uno y otro océano por el septentrión. Si ese propósito nunca se consiguió, los esfuerzos, abortados, llevados a cabo brindaron un cúmulo de conocimiento sobre la costa occidental, que partió de la época de Cortés y continuó aumentándose durante la colonia, pues tanto las autoridades coloniales como los individuos particulares lo incitaron.

El simple recorrido de esos viajes conforma lo que venimos planteando. Aunque los intentos terrestres para comercializar la colonización de Baja California (Santotis

Vizcaíno) fracasaron tercamente, el ansia por el saber distinguió sin duda a todos los navegantes y viajeros. Además de los dos mencionados, deben tenerse en cuenta los nombres de Álvaro Saavedra Cerón, Diego Hurtado de Mendoza, Hernando Grijalva, Diego de Becerra, Fortún Jiménez, Hernando Cortés, Francisco Ulloa, Hernando de Alarcón, Juan Rodríguez Cabrillo y Bartolomé Ferrer. Entre todos decantaron los elementos valiosos, que al final del siglo XVI lograron plasmar la imagen occidental del continente al ofrecer el conocimiento necesario para los mapas y los portulanos que debían apoyar la navegación, ya iniciada, hacia el Oriente (Ruy López Villalobos, Andrés Urdaneta y Miguel López Legazpi). Esos viajes costeros ofrecieron, a la vez, las bases necesarias para facilitar la segunda etapa de la colonización de Baja California, que culminó con la fundación de Loreto por el jesuita Salvatierra en 1700.



Los esfuerzos de exploración de las costas pacíficas en los siglos XVII y XVIII no se abandonaron, pues llegaron hasta los puntos más remotos para alcanzar Alaska y destruir, finalmente, el mito del paso entre los dos océanos (Nervéez, Malaspina). Estos fueron todos productos del quehacer de los navieros y los hombres de tierra no pudieron seguirlos con una acción paralela pues, como es sabido, la exploración terrestre quedó muy atrás y la colonización dejó mucho que desear en estos ámbitos.

Las costas mexicanas, sin embargo, no ofrecen los puertos naturales adecuados. Para la navegación hacia las Filipinas las naves sólo contaron con Acapulco, un buen puerto pacífico que se convirtió en lugar de partida y de llegada de los galeones. Los demás quedaron reducidos a puntos de protección y refugio por la escasa seguridad que ofrecen. San Diego, realmente apropiado, se inutilizaba por la gran distancia a que se encontraba de los accesos a la capital. Hacia el sur, Mazatlán, San Blas, Puerto Vallarta, Barra de Navidad y Manzanillo por su naturaleza geográfica no eran verdaderamente protegidos.

Acapulco se convirtió así en el centro nervioso de la costa desde Sonora hasta Guatemala y adquirió, aun cuando fuera temporalmente, a la llegada o salida de las flotas, una importancia capital y penetrante en la Nueva España, por el comercio que por el puerto se desahogaba. Además, varió en su derredor la población de una zona amplia debido al intercambio demográfico que produjeron quienes por él salían o entraban, o por los soldados del fuerte que allí se reunían. Lógicamente aparecieron los piratas en ese punto tan codiciado y en su contra se dispuso de una defensa que sólo alcanzó a proteger la entrada del puerto, nunca a la navegación. De hecho, se respondía con un instrumento terrestre en contra de un posible ataque marino y nunca se pensó—ello era imposible con la mentalidad de los hombres de tierra—en la necesidad de proteger la navegación con una escuadra, lo que hubiera sido adecuado.

Si el Pacífico contaba por lo menos con un puerto natural de primera como lo es Acapulco, no sucedió lo mismo con el Golfo, donde Veracruz fue el resultado de continuados y prolongados esfuerzos para lograr establecer un puerto artificial, protegido, también con mentalidad terrícola como era el caso del castillo de San Juan de Ulúa, que fue el principio de la cadena de fortalezas que se extendió hasta la frontera de Guatemala. Esos fuertes costaron mucho y sirvieron de poco, como se demostró cada vez que los piratas atacaron los puertos a sus anchas. En cambio la efectividad de la defensa marítima, que debió haberse generalizado, quedó comprobada con la persecución que el marino Eraso llevó a cabo con la escuadra de Barlovento. Esa fue la única vez en el Caribe que las fuerzas marinas extrañas fueron atacadas por una armada española. En vez de ello, en el diálogo entre la mentalidad terrestre y la marina, la primera se impuso arrastrando su propia tradición y confundiendo los métodos de defensa al preferir convertir naves concebidas como cargueros, que es lo que en el fondo eran los galeones, en castillos flotantes carentes de agilidad y de maniobra, cuyos movimientos pesados y lentos, era imposible que



compitieran con la ligereza y velocidad de los barcos menores construidos para la batalla, que usaban los piratas. En esa forma la táctica terrestre de la resistencia se opuso a la táctica marina del ataque, representada ésta por los piratas; y las líneas de navegación se encontraron prácticamente abiertas a cualquier embestida como también lo estuvieron las costas.

Detrás de todo, estaban las razones económicas surgidas con la aparición de los productos complementarios a la economía europea, que se habían puesto en movimiento con la aparición de la Nueva España y con el comercio de las Filipinas, concentrado en Veracruz y en el Caribe donde se establecieron sus derroteros. Pero, además, estaban los problemas políticos resultantes de la Reforma y de la Contrarreforma y los intereses de las naciones que no participaron en el reparto inicial del continente.

Todavía debe considerarse, como otro de los motivos para la crisis española en América, la combinación representada en la oligarquía formada por el Estado y la Iglesia que ayudó al predominio de los terrícolas, al abatir el proceso del desarrollo burgués y la libre empresa con el sinfín de condicionantes y reglamentaciones que formaron el cuerpo de la legislación, dirigidos tanto hacia las Indias como hacia la propia España.

Los piratas franceses primero y los ingleses y holandeses después representaron el enfrentamiento externo político y económico contra España y sus posesiones, así como también contra la navegación hispana en el mundo. La rivalidad naviera resultante de las luchas europeas fue el instrumento dedicado a lograr un nuevo equilibrio de naciones, buscándose compensaciones en el exterior de los límites territoriales europeos. El ataque mostró un mayor vigor en el Caribe por la concentración, señalada ya, de los productos del continente entero, que arrastraba también los del Pacífico.

Por ser el punto de unión con La Habana y también con España, en la larga línea de navegación, el Caribe y la costa mexicana del Golfo tuvieron mayor importancia que la del Pacífico, y ello no fue sólo para España sino también para los piratas. El avance metódico que hicieron los piratas y el provecho que de la situación sacaron los "privateers", planteó por lo tanto a la Nueva España el grave problema de la defensa que se resolvió con la construcción de las inefectivas defensas terrestres arriba mencionadas, y el resultado fue que las colonias tuvieran que vivir en un constante estado de guerra y que, todavía en el siglo XVIII, siguieran reformando y adecuando las defensas terrestres junto al mar y concibiendo las tres zonas defensivas apoyadas en el fuerte de San Carlos de Perote, que no podía estar más tierra adentro.

El conversar con monólogos en línea paralela entre la mentalidad terrícola y la marinera, como lo hicieron Colón y los Católicos, parece haberse prolongado indefinidamente a lo largo del periodo colonial novohispano y se nota también, de manera clara, que en muy pocas ocasiones hubo un verdadero diálogo entre una mentalidad y la otra. Sin embargo, resalta que cuando coincidieron en el parecer se



debió a los intereses de conquista y de comercio que se aunaron. En esas ocasiones hubo colaboración entre unos y otros, como en el caso de las líneas comerciales filipinas cuando vimos que las autoridades terrestres viajaban hacia Acapulco en apoyo de la llegada de las flotas. Cabe pensar si fueron las flotas en sí o la comercialización de los productos que acarrearán lo que verdaderamente atraía la atención.

Salidos los productos del puerto de Acapulco el interés por el puerto y por la flota decaía y el primero quedaba prácticamente vacío.

Creemos que se puede afirmar que la Nueva España surgió de una mentalidad terrestre, de conquista y colonia; recorrido histórico que se desarrolló paralelo al recorrido histórico marino que en ella se apoyaba, y que le era ajeno. La preocupación por el mar se nota que perteneció a otros, a los marinos, y el grupo terrestre no admitió una tradición marina en su territorio, preocupándose sólo de los problemas internos que giraron en torno a la centralización y al poder, lo que prolongaba en América la misma actitud que observó la corona española; de ahí que su decadencia se reflejara en la marina, y sus problemas, sin entenderse propiamente, trataran de resolverse a punta de reglamentos, de legislación y de lineamientos rígidos. Así se pretendió manejar el carácter y la obra de hombres que lograron navegar aun contra los elementos, como lo hicieron los marinos que conducían la nave de Cubero. La corona representó así una absurda realidad tangible frente a la incertidumbre del mar y esto fue difícil de compaginarse.

Esa realidad concreta, la herencia terrestre, formada por los hombres de mentalidad de tierra, fue lo que se entregó al fin de la Colonia a la nación mexicana. Los hombres de la independencia y los novohispanos eran los mismos, pues los unos heredaron de los otros y lo que recibieron fue la tierra del imperio junto con su mentalidad apegada a ella.

Los marinos y su mentalidad no fueron incluidos en la herencia, y la nación mexicana quedó convertida, por inercia, en nación de mentalidad terrestre. Cayó el tramo del puente de navegación, que ligaba Acapulco con el Pacífico al salir el último galeón, el Magallanes, en 1815 y se desmoronó, con motivo de la independencia, el que ligaba a Veracruz con España; con rezago por la resistencia del castillo de San Juan de Ulúa que duró hasta 1825 y que, esta vez, fue efectivo como agresor contra la nueva soberanía de México, esperanzado y animado por la ayuda que debía llegarle desde Cuba por el mar.

La discusión de la soberanía mexicana con España continuó a pesar de que la caída de San Juan fuera el término físico de la Colonia en México. Todavía tuvieron lugar la expedición de Barradas en 1829 y la empresa anterior en contra de La Habana, llevada a cabo con los barcos en curso de la independencia, aventureros y corsarios que, si bien facilitaron un instrumento marítimo para la independencia, también fueron el principio de la presión externa sobre las costas que, a la larga, plantearían otros problemas.



La nación continuó en el siglo XIX manejando sus costas en la forma tradicional de la Colonia con ausencia total de marinos. Hay que comprender cómo la mentalidad terrícola quedó en pie en México al retirarse todo el aparato marino, ajeno, que rodeó al país durante la época colonial. La política nacional se ciñó después de la independencia en torno al poder y las continuas luchas que de ello resultaron inclinaron el país hacia un proceso ruinoso. De la ruina se trató de salir a punta de legislaciones aduanales e impositivas, poco constructivas, que se aplicaron a los puertos con intención de recabar los medios necesarios para sufragar los gastos nacionales. De hecho se gravó la presencia de las naves extranjeras en los puertos y el poco comercio que en ellos tenía lugar. Así manejados, los puertos siguieron representando la fortaleza de defensa junto al mar en vez de los puntos de apertura y de empresa hacia el exterior.

Los pocos navíos nacionales se dedicaron a quehaceres menores y la falta de marinos para navegarlos se suplió con españoles o con extranjeros. No pudo haber, así, una salida hacia el mundo, sin naves, sin marinos y prácticamente sin puertos propiamente dichos, pues los existentes eran el reflejo de la mentalidad terrestre característica del país.

A punta de leyes no se impidió que el resto del mundo existiera. Tampoco se logró aislar la nación cuando el mundo se presentaba insistentemente frente a las costas, que reflejaron la situación lamentable del interior de la república. Se chocaba de manera rígida con los lineamientos convencionales del exterior, y ello fue motivo para que las costas se convirtieran en el punto de fricción con el extranjero. Los puertos mexicanos del Caribe y del Golfo se convirtieron otra vez en el lugar de acceso hacia el interior del país.

Llegaron de nuevo las flotas francesa, norteamericana, española, inglesa y otra vez la francesa, todas ellas transportadoras de ejércitos invasores, que eran el arma apropiada para atacar al país terrícola. Las marinas no tuvieron otro papel que el de transporte pues iban a un país sin naves y sin marinos y la lucha principiaría a partir del desembarco. ¡Tan conscientes fueron, pues, los diversos invasores extranjeros de la naturaleza terrestre de México! Todos ellos entraron repitiendo la hazaña por Veracruz, igual que sucedió en la historia anterior, para emprender paulatinamente el camino hacia la capital, y sus batallas fueron todas en tierra, sin otra acción naval que la de los lanchones para el desembarco.

El derrumbe de los puentes marítimos y la desaparición de los marinos había sido real y funesto. El espíritu marinero estaba reducido a su más mínima dimensión local, costera; y en el centro, con mente terrícola, se trató de resolver el problema, en abstracto, con malos resultados.

El siglo XIX avanzaba y las necesidades del país cambiaron poco a poco después del imperio de Maximiliano, por encontrarse presionado por las revoluciones industriales y por el capitalismo, que avivaban la sed de nuevos productos necesitados en el resto del mundo. Situación, ésta, parecida a la planteada en los siglos XVI y XVII,



pero con la terminología diferente y típica del XIX. Por ello vino el despertar iniciado por Juárez, al plantear la nueva legislación que permitiera en un futuro dar las bases para un posible desarrollo de los puertos. En ese inicio se apoyó el régimen porfirista al intentar el desarrollo portuario y adecuar las costas, para recibir los medios de comunicación establecidos en las demás naciones y abrir el paso al “progreso”.

Sin embargo, estaba en pie —ello no se podía evitar— la mentalidad terrícola, y los puertos y las costas fueron puntos de entrada de nuevos lineamientos de evolución económica ajena. Por esos puertos entraron de nuevo la filosofía, la economía y la técnica que convirtieron a la nación, como al resto de Latinoamérica, en nueva zona de productividad de materias primas necesarias.

En términos generales, el siglo XIX, con su mente de tierra adentro, sólo fue capaz de enfocarse hacia lo suyo, hacia adentro, y no se dio verdadera cuenta de que ver hacia el mar pudo haberle sido fundamental. En cambio México tuvo que aceptar muchas de las soluciones que le estaban llegando por el mar sin darse realmente cuenta.

De hecho los puertos y las costas se movieron en torno a la comunicación. En ninguna forma fueron lugares explotables en bien de la propia nación.

Apenas al final del siglo se dio lugar a nuevos intentos, tímidos todavía, que permitieron poner las bases para un posible desarrollo marítimo que, de hecho, no llegó a su plenitud.

El espíritu terrícola nacional no comprendió, ni aun al principio del siglo XX, la necesidad de que la población se volcara en un esfuerzo conjunto para convertir los puertos en el punto de partida que proyectara el país hacia afuera para meterlo en las corrientes contemporáneas. Las costas no fueron los apoyos necesarios para explotar los recursos económicos, o los industriales complementario de la economía interna, que ofrece el mar. Los esfuerzos de Porfirio Díaz no lo alcanzaron porque se hicieron en otras direcciones.

El roce con el mar continuó siendo un fenómeno local costero y la nación no se acostumbró a tener presente la existencia de sus dilatadas costas. El mexicano continuó construyendo una nación de espaldas al mar y quedaron en pie la mayoría de los problemas.

La nación mexicana es una nación pacífica, que no da lugar al montaje de una gran marina guerrera; pero, en cambio, el quehacer de una gran marina mercante y la formación de buenos y abundantes marinos están más que justificados por todas las razones: económicas, políticas y aun sociales. Las costas siempre estuvieron abiertas al mundo pero el país, históricamente hablando, fue poco consciente de esa apertura. Las costas y el mar significan nuevas formas de vida, nuevos recursos naturales, industriales y económicos que son necesarios para las actividades terrestres nacionales y que, en mucho, pueden cambiar la vida del país si las sabe desarrollar con la atención que, por su importancia, tiene el quehacer del mar.

Empresas nuevas todas ellas que requieren de la vitalidad de los jóvenes y de la



experiencia de lo viejos; pero que son empresas de juventud al abrigar la aventura, la firmeza de carácter, la liberalidad, la tolerancia y la iniciativa capaces de enfrentarse con la fuerza natural más aterradora, acompañada de la más extrema y sobrecogedora belleza.

Esperamos que el recorrido del trabajo presente contribuya a despertar la conciencia de nuestra nación que, por muchos motivos, puede y debe abocarse al mar y fomentar una nueva tradición, que sólo puede favorecerla, al tender los puentes navieros hacia el resto del mundo, con la misma poesía y grandeza que lo hicieron las otras naciones.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS