



Revista de Estudios Marítimos y Sociales

Publicación científica de carácter semestral

Año 14 - Número 18 - Enero de 2021 - Mar del Plata - Argentina - ISSN 2545-6237

La construcción de la conciencia marítima en México vista desde una perspectiva de la *longue durée*

The construction of maritime conscience in Mexico seen from a perspective of the longue durée

Leticia Rivera Cabrieles[♦]

Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), México.

Correo electrónico: cabrieles67@hotmail.com

[♦] Doctora en Humanidades en la línea de Historia por la Universidad Autónoma Metropolitana. Investigadora y catedrática del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) cabrieles67@hotmail.com



La construcción de la conciencia marítima en México vista desde una perspectiva de la *longue durée*

The construction of maritime conscience in Mexico seen from a perspective of the longue durée

Leticia Rivera Cabrieles[♦]

Recibido: 13 de abril 2020

Aceptado: 8 de junio 2020

Resumen

El objetivo central del presente artículo es responder desde una perspectiva histórica porqué ha sido fallida la construcción de una conciencia marítima en México, a pesar de que cuenta con amplios litorales y ocupa una posición geoestratégica en el continente americano. La premisa de que se parte, es que fue en la edificación de la identidad nacional durante el siglo XIX; el espacio en el cual, se libraron los combates ideológicos que definieron lo que debía conservarse en la memoria histórica, donde el aspecto marítimo ocupó un lugar secundario frente al pasado de la herencia española que fue determinante en la mentalidad terrestre que configuraron los diversos grupos de poder en el México decimonónico.

Palabras clave: Conciencia Marítima - Estado Nación - Identidad Nacional - Visión del Altiplano- Mentalidad Terrestre

Abstract

The main objective of this article is to answer, from a historical perspective, why the construction of a maritime conscience in Mexico has failed, despite the fact that the country has wide coastlines and occupies a geostrategic position in the American continent. The premise from which this article sets off, is that it was in the construction of national identity during the 19th century, the space in which the ideological fights that defined what should be preserved in historical memory were fought, where the maritime aspect occupied a secondary place against the past of the Spanish heritage that was decisive in the terrestrial mentality that shaped the various power groups in nineteenth-century Mexico.

Keys word

Maritime Conscience - Nation State - National Identity - Vision of the Altiplano- Terrestrial Mentality.

[♦] Doctora en Humanidades en la línea de Historia por la Universidad Autónoma Metropolitana. Investigadora y catedrática del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) cabrieles67@hotmail.com



Introducción

Ha sido común afirmar en la historiografía del desarrollo marítimo mundial, que una buena parte de la historia del planeta tierra ha estado bajo el influjo del uso y explotación de los mares; una observación generalizada que se desprende es que algunas civilizaciones, imperios, monarquías y estados-nación, se pudieron transformar en potencias marítimas, debido a que se promovió "desde arriba" una apreciación valorativa e histórica de sus respectivos litorales.

En el caso de México es contundente que, a pesar de sus características bioceánicas y ribereñas, no ha logrado generar una conciencia marítima; y por consecuencia persista una debacle en torno al tema. Para algunos autores como Danagrella [2013]: "el Estado mexicano vive de espaldas al mar"; mientras otros insisten, en que "más allá de las playas, también existe patria" [Martínez 2000: 1]; por lo que no existe duda sobre la pertinencia del tema, dado que por su ubicación geográfica -en medio de los océanos Pacífico y Atlántico y su acceso al mar Caribe-, México se encuentra conectado geoestratégicamente hacia todas las partes del planeta; en tanto que en lo interno, su morfología lacustre enlaza al territorio continental con el marítimo.

Explicar los factores que han obstruido la creación de una conciencia marítima en México, implica un desafío epistemológico que conlleva analizar en la *longue durée*,¹ las causas históricas que dificultaron el desarrollo de una concepción de este tipo.

La premisa de que se parte, es que fue en la edificación de la identidad nacional durante el siglo XIX; el espacio en el cual, se libraron los combates ideológicos que definieron lo que debía conservarse en la memoria histórica, donde el aspecto marítimo ocupó un lugar secundario frente al pasado de la herencia española que fue determinante en la visión terrestre que configuraron los diversos grupos de poder en el México decimonónico; los cuales dieron prioridad a los problemas internos que giraron en torno a la centralización y al poder y al desarrollo de una economía terrestre.

¹ Este concepto forma parte de las aportaciones que hizo Fernand Braudel sobre el tiempo histórico; el cual permite observar en el tiempo largo, las transformaciones, continuidades y rupturas en los procesos históricos.



Identidad nacional y conciencia marítima: una aproximación conceptual

El abordaje epistemológico de la conciencia marítima, requiere de una aproximación conceptual que permita establecer su relación con otros componentes cognoscitivos para poder ser explicada. El primero de ellos, es el concepto de poder marítimo, el cual ha sido definido por varios autores como la expresión amplia de las capacidades de una nación para hacer uso del mar [George 1980]; o sea, es la facultad que tiene el Estado para "crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto"[Terzago 2005: 7]. Por tanto, los intereses marítimos de cualquier país, engloba valoraciones económicas y sociales que concurren al desarrollo; mientras el poder naval, comprende las de tipo político y militar encaminados hacia la seguridad y, ambas son expresión del poder marítimo de una nación [Danagrella 2013: 2].

Bajo esta perspectiva, uno de los autores que puso en boga el concepto de poder marítimo hacia finales del siglo XIX, fue Alfred Thayer Mahan [1987], quien señaló que existen seis factores que pueden afectar y/o estimular el poder marítimo de una nación: la situación geográfica, la configuración física, la extensión territorial, la población, el carácter nacional y, la clase de gobierno. De estos componentes, México es un país privilegiado con respecto a los primeros cuatro; sin embargo, es en los dos últimos donde radica su mayor debilidad para la creación de una conciencia marítima.

Debe subrayarse que, aunque Mahan empleó el término de conciencia nacional, en este caso, se recurre al de identidad nacional con base a la propuesta de Alan Knight [2010], quien desecha la noción de carácter nacional, pues la concibe como "un concepto determinista y un mecanismo biológico heredado" que no aporta ningún poder explicativo. Mientras que la percepción de identidad nacional facilita esa tarea, al ser "algo que fluye, se construye y se alcanza" [Knight 2010].

Es decir, la identidad nacional al ser un proceso sociocultural debe alcanzar necesariamente un cierto umbral de importancia en ese nivel; lo que implica a su vez, un grado de profundidad y longevidad. No obstante, la identidad nacional es una más, entre numerosas identidades que operan en el nivel de lo regional y local; y, por tanto, a veces entra en competencia con ellas, debido a que casi todas las sociedades son heterogéneas [Knight 2010: párrafo 6, líneas 12-18].



En consonancia con este paradigma, es conveniente destacar que el nacimiento de México no fue un proceso fácil; su diversificación étnica y por tanto política y cultural, condujo al enfrentamiento entre lo que se heredaba de su pasado colonial y lo que habría de surgir en la nueva nación. Por ello, la construcción de la identidad nacional tuvo una alta prioridad, en una sociedad tan diversa como era la mexicana; por lo que, no es de extrañar que durante una buena parte del siglo XIX, la sociedad asumiera una actitud antagónica, reflejo de la existencia de múltiples identidades locales y regionales.

Luego entonces ¿Cómo explicar la falta de conciencia marítima en México? pues a partir de una perspectiva histórica de *longue durée*; es decir, a partir de una reconstrucción histórica de larga data, donde la configuración geográfica de México, es un elemento determinante, al estar integrada por un complejo esquema de regiones y localidades ecológicas con rasgos duraderos que permitieron desde la Conquista de Tenochtitlán; delimitar el territorio, no sólo geográficamente, sino también política y culturalmente, donde el altiplano central tuvo un lugar fundamental para la proyección de una visión terrestre.

Esto es así, porque desde la época mesoamericana, el altiplano cobró un lugar fundamental desde un punto de vista político y económico, al ser la sede de civilizaciones tan importantes como la teotihuacana, la tolteca y la mexicana. Región central que durante la Colonia cobró un lugar preponderante en la Nueva España; donde la Ciudad de México se convirtió en la sede del Virreinato, como lo fuera Tenochtitlán para el Imperio tripartita.

El altiplano central en Mesoamérica fue asiento territorial y político de primer orden, constituido por lo que, hoy es la Ciudad de México y parte de los estados de Jalisco, Durango, San Luis de Potosí, Zacatecas, Guanajuato, Aguascalientes y Querétaro. Una de las características de larga duración que ha tenido el altiplano, es que en ella, se concentró la mayor parte de la población, la cual se vinculó principalmente a las actividades agrícolas y comerciales. Mientras que las tierras mayas en el sureste, se relacionaron con Centroamérica y tuvieron una pobreza crónica mayor; y el norte que durante siglos permaneció vacío, se convirtió en una región minera y comercial en los periodos borbónico, nacional y revolucionario.

Es conveniente precisar, que a partir de la creación de las intendencias y la explotación de las minas en el norte de la Nueva España durante el periodo de los Borbones, surgieron nuevas élites con un marcado carácter regional y local, que motivó que el altiplano y la Ciudad de



México perdieran poder económico y político; por lo que, no es de extrañar, que en el siglo XIX, una vez alcanzada la Independencia nacional, la concentración del poder se convirtiera en un tema de primer orden que llevó al enfrentamiento entre federalistas y centralistas. El punto a destacar, es que fue la mentalidad terrestre forjada en la Colonia, lo que se heredó a la joven nación, la cual trató de manejar las costas en la única forma que conocía: con una completa ausencia de marinos y de barcos nacionales, que derivó en la contratación de marinos extranjeros, y se privilegiara una marina extranjera con pabellón nacional, y no se avivara una industria de la construcción naval.

La problemática de la marina nacional en sus dos vertientes -mercante y de guerra-, trató de resolverse a partir de la expedición de decretos e iniciativas que no sirvieron de nada, pues se priorizaron los problemas internos y el desarrollo de una economía tierra adentro. De tal forma, que muchas de esas iniciativas sólo quedaron en el papel. Fue hasta el siglo XX, que se dieron algunos intentos para establecer un desarrollo marítimo, el cual ha sido muy lento, pues todavía la sociedad mexicana no cuenta con una apreciación de la importancia de sus mares y costas desde un punto de vista histórico, pero tampoco económico, ecológico y de seguridad.

A esa nula conciencia marítima, han contribuido los historiadores mexicanos, ya que, fue el Estado quien le asignó desde muy temprano, la tarea de construir la identidad nacional [Pérez 2005: 3]; sin embargo, y como bien lo expresó Carlos Bosch [1981], la tendencia de los historiadores en México ha sido, en términos generales el estudio de la historia interna. Es decir, la historiografía nacional desde el siglo XIX, se volcó hacia el análisis de la historia terrestre y minimizó la importancia de las costas y mares en la edificación de la historia nacional, con lo que se catapultó la conciencia terrestre que venía forjándose desde la colonia, lo que incidió desfavorablemente en la construcción de una conciencia marítima.

¿Existía conciencia marítima en las culturas mesoamericanas?

Aunque las culturas indígenas de Mesoamérica no fueron navegantes de altura; los litorales y la geografía lacustre de su territorio generó un complejo sistema comercial alrededor de la pesca, la extracción de perlas -en Oaxaca y Mar de Cortés del lado del Pacífico-, la venta de caracoles y conchas; hasta la comercialización de maíz y diversos productos suntuarios como



el jade; por lo que, se establecieron rutas de comunicación que facilitarían el traslado de personas y la expansión comercial; lo que derivó en el contacto político y cultural; así como en la guerra [Lameiras 2002]. Sin embargo, la pregunta que subyace, es si estas culturas pudieron desarrollar una conciencia sobre la importancia de su territorio marítimo y lacustre. Hablar de conciencia marítima en las culturas de Mesoamérica, sería arriesgado si se parte del concepto de identidad nacional, ya que es claro que cada pueblo, señorío o imperio contaban con identidades propias y que inclusive había diferencias en su interior como en el caso de los mayas y el Imperio Tripartita. Debe subrayarse que estos pueblos desarrollaron no sólo una mentalidad terrestre; fueron capaces de crear simultáneamente -sin entrar en conflicto- intereses marítimos, debido a que la navegación permitió la edificación y expansión de un mercado interno; por lo que, la relación con el mar y su entorno acuático, se encaminó hacia una navegación de cabotaje y lacustre acorde a su propio desarrollo tecnológico, lo que indudablemente repercutió en su mentalidad [Lameiras 2002: 382].

Ochoa señala que "en el mundo antiguo las vías de comunicación, acuáticas y terrestres, se utilizaron para unir política, social, económica e ideológicamente aldeas, villas, pueblos y ciudades" [2002: 41]. Es decir, la navegación no entró en conflicto con las actividades que se desarrollaban en tierra; al contrario, influyó para que varias de estas culturas se convirtieran en centros de poder, lo que indujo a un nuevo orden político-económico, al transformarse los sistemas de intercambio comercial [Romero 2002: 361].

En los tres horizontes culturales mesoamericanos se encuentran civilizaciones importantes poseedoras de una cierta mentalidad marina, muestra de ello, son los olmecas, mayas y mexicas que desplegaron una gran movilidad acuática para alimentar a un mercado interno con productos de regiones adyacentes. Un ejemplo del uso lacustre que los Olmecas desarrollaron, se encuentra en las cabezas colosales talladas en piedra que existen en San Lorenzo al sur de Veracruz, y en la Venta en el noroeste de Tabasco; lugares donde no existía el material de fabricación; lo que sugiere que el tipo de piedra utilizada debió ser trasladada por agua desde la región de los Tuxtlas; dado que por tierra era imposible por sus dimensiones en tamaño y peso.

No obstante, fueron los mayas los principales marinos de Mesoamérica, quienes practicaron una navegación costera a lo largo de todo el Golfo de México desde América Central hasta Tamaulipas; lo que, derivó en el perfeccionamiento de una construcción de canoas y la



implementación de un sofisticado sistema de navegación -acorde a su propio desarrollo- al diseñar e implementar señales y ayudas a la navegación y puertos de embarque [Romero 2002]. Se ha llegado a la conclusión que la actividad comercial de los mayas fue tan grande y variada, que su transportación favoreció las relaciones comerciales y políticas con otras culturas, pueblos y señoríos. Así, por ejemplo, mantuvo lazos comerciales y políticos con el altiplano y particularmente con Teotihuacán, lo que se tradujo en matrimonios entre miembros de la nobleza de ambas culturas.² No es casual que Erick Thompson haya denominado a los mayas como "los fenicios del nuevo mundo".

Otro ejemplo significativo, lo representa Tenochtitlán, ciudad en forma de isla, al ser construida en medio de varios lagos; lo que provocó el desarrollo de una industria de construcción masiva de canoas; medio de comunicación necesario en la vida diaria de sus habitantes tanto para el comercio y el transporte de personas, por lo que, los lagos de Xochimilco, Chalco, Texcoco, Zumpango y Xaltocan, se convirtieron en vías fluviales para la comunicación interna de la ciudad [Romero 2002: 362].

Para darnos una idea de lo importante que llegó a ser el comercio mexica y la cantidad de canoas que se utilizaban a diario, asienta Friedrich Katz que tan sólo en el mercado de Tlatelolco, comerciaban entre 60 y 80 mil personas [1997: 26] y que aproximadamente 4,000 canoas entraban a diario. Lo que significaba un tráfico acuático intenso. Bernal Díaz del Castillo [1983] refiere al respecto del uso de canoas en la ciudad de Iztapalapa:

por una parte en tierra había grandes ciudades y en la laguna otras muchas, e veíamoslo todo lleno de canoas, y en las calzadas muchos puentes de trecho a trecho, y por delante estaba la gran Ciudad de México [239]

La ubicación geográfica de Tenochtitlán desde un punto de vista de estrategia militar, proporcionaba ventaja frente a sus enemigos, pues a la hora de un ataque, los guerreros mexicas podían desplazarse rápidamente por agua. Su construcción en forma de isla, hizo que la ciudad fuera inexpugnable, pues los mexicas podían quitar las calzadas que la unían a tierra firme. Es evidente que la geografía lacustre del territorio mexica, moldeó su mentalidad, pues se adiestró guerreros para desempeñarse tanto en batallas navales y terrestres; a la par que

² "Encuentran restos de una noble maya en Teotihuacán", *Milenio*, 9 de julio 2016, disponible en: <https://www.milenio.com/cultura/encuentran-restos-de-una-noble-maya-en-teotihuacan>.



incentivaron una industria dedicada a la elaboración de canoas, mismas que proveyeron de una logística, al servir de transporte rápido para trasladar alimentos, armas, relevos y médicos para la atención de heridos [Rivera 2012a].

Sin embargo, la ubicación geográfica de Tenochtitlán, también fue un factor para su caída, ya que, podía ser sometida a través de un bloqueo naval dado que dependía para su subsistencia de muchos recursos que venían de las regiones adyacentes. Así, las habilidades de estrategia militar y políticas de Hernán Cortés, le permitieron consolidar varias alianzas con pueblos y señoríos que odiaban profundamente a los mexicas. Cortés planeó el ataque y rendición de Tenochtitlán a través de una batalla lacustre y un bloqueo naval que condujo a su rendición 95 días después. La falta de agua y alimentos, más la peste de viruela que se propagó entre la población indígena, llevó a su capitulación el 13 de agosto de 1521, y junto con los mexicas, sucumbió prácticamente toda Mesoamérica [Rivera 2007]. La ayuda indígena proporcionada a Cortés, había sido trascendental, así por ejemplo, tan sólo Ixtlixochitl señor de Texcoco, le suministró 16 mil canoas y miles de soldados para el combate naval [Rivera 2007: 95-114]; por lo que, se asume que esta batalla debió haber sido cruenta y numerosa.

Cuando se analiza desde una perspectiva de la *longue durée* a las civilizaciones que sobresalieron en los tres horizontes culturales de Mesoamérica, es evidente que existían intereses marítimos y que su población no permaneció ajena a las posibilidades de desarrollo que les brindaba las costas y las vías lacustres del territorio; sin entrar en conflicto con los intereses terrestres.

En el caso de Hernán Cortés, debe apuntarse, que su triunfo no sólo es resultado de sus estrategias, sino también, de un largo proceso de desarrollo en los métodos e instrumentos de navegación, cuyo resultado fue el descubrimiento por españoles y portugueses de nuevas rutas marítimas, lo que vino a ampliar el comercio a nivel mundial y de paso las guerras de conquista, produciéndose transformaciones radicales dado que los barcos transportaron no sólo la guerra, sino también las ideas, la religión y la cultura hacia todos los confines, lo que modificó las estructuras y modos de producción indígena [Rivera 2007].

El motor de dichas transformaciones, fue sin duda la existencia de una mentalidad marina europea que motivó que hombres de mar se arrojaron a la búsqueda de nuevas rutas a pesar de los peligros que representaban los océanos. Esta concepción permitió no sólo el descubrimiento de América en 1492, sino la posterior conquista de toda Mesoamérica.



El choque de la visión terrestre y marítima en los tres siglos de dominación española

Aunque fueron hombres de mar los que hicieron el primer contacto con las costas novohispanas y la población de éstas; serían finalmente los soldados de tierra, frailes y hombres de negocios -quienes llegaron posteriormente-, los que realizaron la conquista de tierra firme; por lo que pronto aparecieron dos proyectos: el marítimo y el terrestre, cuya armonía fue difícil por razones políticas y económicas, lo que derivó para que se terminara de imponer el segundo [Bosch 1981]; lo que no es de extrañar, si se considera que España a pesar de que llegó a ser una potencia marítima en el siglo XVI y XVII; hacia finales del siglo XVIII -una vez instaurados en el poder la familia real de los Borbones-, estaba en franca decadencia y se había convertido en una potencia de segunda clase con una mentalidad de antiguo régimen.

Dallanegra sostiene que la marcada visión continental de España es resultado del coloniaje a que fue sometida por los árabes durante ocho siglos; inclusive afirma que hoy en pleno siglo XXI, esa mentalidad terrestre se percibe al tener su capital -Madrid- en el centro del país. Concluye que "las costumbres y políticas territoriales y marítimas de España fueron trasladadas en el proceso de colonización y que ello incidió para que la mayoría de los países hispano-americanos carezcan de una talasopolítica, pues son países de espaldas al mar con algunas muy escasas excepciones" [2013: 2].

En este contexto, hacia finales del siglo XVIII, Inglaterra, Francia, Bélgica y Holanda despuntaban como potencias marítimas, a la par que habían iniciado su proceso de industrialización; en tanto España se sumergía en un mercantilismo con profundos vestigios feudales, donde la extracción de riquezas sufragó la pompa de las cortes, descuidando la producción interna, el oro y la plata de la Nueva España y del Perú reemplazaban cualquier necesidad [Stein y Stein 1974].

Luego entonces ¿Cómo se forjó la mentalidad terrestre durante la Colonia? Como es bastante conocido, la dominación española que siguió a la conquista de Tenochtitlán, se realizó a través de sus principales instituciones socioeconómicas como el repartimiento, la encomienda, los obrajes, los ranchos, la hacienda y la minería, las cuales en su conjunto contribuyeron a la conformación de una visión terrestre y al desplazamiento de las poblaciones costeras en la toma de decisiones del Virreinato, cuyo asentamiento político se construyó donde estuvo la gran Tenochtitlán.



Asimismo, el descubrimiento de las minas en Zacatecas, Taxco y Sultepec marcarían un hito en la colonización de la Nueva España; pues a través de los enclaves de la frontera comenzó una lenta colonización del territorio hacia adentro [Álvarez 2002: 261]. Aunque los litorales tuvieron un papel relevante para que, a finales del siglo XVI, se estableciera la ruta más grande que unió a Occidente con el Oriente -a través del puerto de Acapulco y Manila-, no tuvo de cara, a los acontecimientos terrestres, la misma importancia.

La Corona española con los Habsburgo, se inclinó más hacia una defensa terrestre que marítima, lo que es visible cuando se analiza el sistema de defensa que se construyó –murallas y fuertes- a lo largo de las costas del Golfo de México; las cuales, en opinión de Bosch costaron mucho y sirvieron de muy poco o nada [1981: 452]. Fue hasta las Reformas Borbónicas, en que, acechados intensamente los mares de la Nueva España por Francia e Inglaterra, motivó la creación del Ejército realista en 1764, cuya función principal fue proteger las costas, en vez de haber creado una Marina de Guerra.

El único intento por crear una Armada, fue la de Barlovento, la cual no funcionó por la falta crónica de presupuesto y objetivos racionales; su misión de proteger a todas las colonias españolas en América, fue prácticamente imposible. El Imperio español mostró escasa intencionalidad por mantener con vida a esta Armada [Francis 1994] y, esto era así, porque no fue nunca de su interés, crear un poder naval en sus colonias, de ahí que por ejemplo, en la Nueva España se careciera de escuelas náuticas y navales.

Dicho lo anterior, cabe preguntar si España tenía intereses marítimos, a lo que se puede contestar que sí, pero muy a su manera. Los marinos que realizaron tanto el descubrimiento como la conquista, era en su mayoría extranjeros. Por lo que, se entiende la razón por la cual no propició la creación de una marina mercante novohispana, y mucho menos una de guerra; pues para ello, contaba con su propia flota y la Real Armada Invencible. Esa visión desencadenó que no se pudiera desarrollar un poder marítimo en la Nueva España, ni favoreció la educación naval, ni la náutica; lo que repercutió desfavorablemente en la construcción de una mentalidad marina en la Nueva España, donde la mayor parte de la población estaba ligada a la agricultura, los obrajes, la minería y el comercio; es decir a las actividades de tierra [Rivera 1999].

Igualmente, la protección comercial a que se ciñó a la Nueva España durante más de dos siglos, pasaría su factura y cuando con los Borbones se liberalizó, ya era tarde, pues se había



provocado un intenso contrabando marítimo de mercancías europeas y asiáticas. El desarrollo alcanzado con los viajes de la Nao de China -a través de los puertos de San Blas y Acapulco en el Pacífico-, se vio frenado en los últimos años, de tal forma, que a partir de 1815, se suspendieron definitivamente los viajes del Galeón de Manila; y sólo Veracruz, durante la guerra de independencia conservó un papel decisivo en la economía y en los sucesos político-militares que habrían de desencadenarse en el siglo XIX.

Las reformas introducidas por los borbones a finales del siglo XVIII, repercutieron profundamente en la política colonial, sin embargo, llegaban tarde y fueron altamente rechazadas por una buena parte de la población novohispana, lo que derivó en descontento y conspiraciones al calor del contexto revolucionario que enfrentó España con la invasión de Francia en 1808 y que abrió la coyuntura para la separación de sus colonias.

Aunque la guerra de independencia de México fue fundamentalmente una revolución de tipo terrestre -al desarrollarse en el Bajío y Centro de la Nueva España-, fue notoria la necesidad de una marina de guerra para los insurgentes. De esta forma, el padre Miguel Hidalgo visualizó que debían tener el control de algunos puertos estratégicos, como medio de contacto con el exterior -principalmente con Estados Unidos- para la provisión de armamento y municiones [Rivera 2019]. De ahí que, instruyera al Padre José María Mercado para que tomara el puerto de San Blas, y al Padre José María Morelos y Pavón que hiciera lo mismo en Acapulco; sin embargo, sendas ocupaciones duraron muy breve tiempo, debido a la carencia de recursos. Por si fuera poco, al emerger México a la vida independiente, no contaba con la experiencia política, ni una economía fuerte; por lo que, pronto fue blanco de los intereses de las potencias de la época, que se aprestaron a ocupar el lugar que había dejado vacío España.

Siglo XIX: Una nación en construcción y la consolidación de la conciencia terrestre

Al surgir México a la vida independiente, lo hizo con el peso abrumador de una sociedad étnicamente heterogénea e históricamente dividida, lo que repercutió en la construcción tardía de la identidad nacional. La falta de entendimiento entre los diversos grupos económicos y políticos se conectó con la problemática de la diversidad racial de la población, la cual no se borró por decreto con la independencia nacional. Al contrario, fue la polarización social que heredaba, la que desató buena parte de los problemas de inestabilidad que tuvo el país para



consolidar un proyecto de nación consensado; resultado no sólo de sus diferencias raciales, sino también políticas, económicas, culturales e ideológicas que en su conjunto imposibilitaron, no sólo la edificación de la identidad como país; sino que también cerró el paso para que se construyera una conciencia marítima en una nación que surgía a la vida independiente con una fuerte concepción terrestre construida en 300 años de dominación colonial.

En este contexto nació el Estado mexicano en 1821, con una sociedad integrada por múltiples estamentos, donde los indígenas constituían el grupo étnico más numeroso -aproximadamente el 64% de la población-, mismo que se encontraba fuertemente vinculado a las actividades de tierra -agrícolas, ganaderas y obrajes-, y se concentraba mayoritariamente en el altiplano. Por su parte, el grupo de los criollos y peninsulares, no llegaban siquiera el 10% de la población; mientras el porcentaje restante se componía por una gran variedad de castas; sendos grupos estaban relacionados con la explotación de minas, haciendas, ranchos, obrajes, comercio y actividades administrativas de gobierno, cuya ubicación territorial se enlazó con la división político-administrativa que los Borbones introdujeron al crear las intendencias; sin embargo, fue en el altiplano, donde se dio la mayor agrupación poblacional, tal y como había ocurrido en el Prehispánico.

El punto a destacar, es que en las intendencias, se habían construido poderes locales tanto en manos de criollos y peninsulares, élites que durante el siglo XIX se convirtieron en uno de los mayores obstáculos para el control del territorio interno, lo que provocó levantamientos y rebeliones y perpetuaron un clima de inestabilidad que duro medio siglo.

El hecho de que México obtuviera su independencia, no significó borrar por decreto las diferencias raciales, ideológicas y culturales que los nuevos mexicanos habían adquirido en la *longue durée* y, que los llevó al antagonismo. Por estas razones, la construcción de la identidad nacional se convirtió en un asunto nodal para el gobierno; fue urgente que las diferentes identidades, compartieran algo en común como nación, por lo que su edificación fue un proceso de largo aliento que se hizo a partir de la recuperación de la historia y las tradiciones, sin una influencia de las costas mexicanas. Es decir, no hubo un justo medio para que tuviera cabida la mentalidad marina; muy al contrario de lo que ocurrió en Inglaterra, donde la reina Isabel I, con una visión amplia de que el futuro de su nación estaba en los océanos, se apoyó



en la burguesía comercial para dirigir sus esfuerzos hacia el mar, lo que derivó en su transformación en una potencia marítima.³

...y a pesar de la visión terrestre, se crearon políticas marítimas y navales

Efectuar la navegación de altura por parte de la Corona española para usufructuar lo que extraía de sus posesiones en ultramar, requirió niveles de organización, pues de ella dependía la vida del Imperio. En consecuencia, surgieron los reglamentos jurídicos, las aduanas y las estructuras administrativas que se impusieron no sólo en Europa, sino también en América; incluso la libertad de los marinos respecto a cómo se debía navegar. Sin embargo, ese manejo fue resultado de la concepción de la gente de tierra, que concibió el manejo del uso del mar con una proyección de lo que eran los ejércitos de tierra y que tan graves consecuencias dejó en la Nueva España. Así, por ejemplo, aunque hubo esfuerzos notables de exploración en las costas del Pacífico, también lo es, el hecho de que las exploraciones terrestres siempre se quedaron más cortas ya que, nunca pudieron seguir el paso de las expediciones marinas; y no es de extrañar que la colonización del territorio interno, haya seguido patrones establecidos en las culturas mesoamericanas del post clásico.

La visión terrestre, heredó al México independiente una limitación -entre muchas más- asociada a la carencia de puertos naturales adecuados para la navegación. Sólo existían dos puertos importantes en México para ese momento: Acapulco, que poseía las características naturales necesarias, y que le había permitido, ser punto de llegada y salida de los galeones que iban a las Filipinas. Los demás puertos como San Blas, quedaron reducidos a ser puntos de protección y resguardo, por la escasa seguridad que ofrecían. Si el Pacífico contaba por lo menos con un puerto natural de primera, en el Golfo, Veracruz fue resultado de continuos y prolongados esfuerzos para establecer un puerto artificial, lo que se logró a lo largo de tres siglos de dominación. El punto a destacar es que ambos puertos, fueron protegidos con una mentalidad de tierra a través de una muralla y una fortaleza, en vez de una Armada e inclusive se impusieron las tácticas terrestres sobre las marinas -es decir, la resistencia, en vez del ataque- [Bosch 1981].

³ Para mayor información se puede consultar el siguiente sitio: Reino Unido, *Historia*, disponible en: <http://www.guiadelmundo.org.uy/cd/countries/gbr/History.html>.



La herencia terrestre, fue lo que se entregó a la Nación mexicana en 1821, los hombres de la independencia eran los mismos de antes de, y recibieron como legado la mentalidad terrestre del Imperio español. El único vestigio que había sobrevivido que era la navegación que había unido a Occidente con Oriente, se derrumbó al cortarse la línea de comunicación y salir por última vez en 1815 el Galeón de Manila. De igual forma, se desmoronó el que ligaba a Veracruz con España; de tal forma que la nueva nación surgía en el siglo XIX con una ausencia total de una conciencia marítima.

Así, la marcada visión terrestre con que nacía el Estado mexicano en 1821, repitió la experiencia colonial, y las políticas que se dictaron en materia marítima no tuvieron resultados eficaces debido a que no pasaron más allá del papel; además de que el contexto en que nacía la Nación mexicana, no favorecía el desarrollo de una Marina Nacional por los siguientes factores: la carencia de una conciencia marítima, tuvo su impacto en la designación de presupuesto, por lo que, la escases de recursos financieros y fiscales del Estado mexicano derivó en la limitación del presupuesto destinado a la Marina Nacional; asimismo, la inestabilidad política del país incidió en una ola de violencia e inseguridad, por lo que, el Estado privilegió el control del territorio terrestre y la seguridad interna; y por si fuera poco, México enfrentó los intereses comerciales de las potencias de la época; lo que en su conjunto, incidió para que la mayor parte de la normatividad en materia marítima solo quedara expresada en el papel.

No obstante, una de las primeras manifestaciones significativas de que el Estado debía crear intereses marítimos, fue la instauración del Ministerio de Guerra y Marina el 4 de octubre de 1821; en cuya estructura quedó adscrita tanto la Marina Mercante y la Armada Nacional.⁴ Otro indicador igualmente revelador, fue la designación vitalicia de Agustín de Iturbide como *Generalísimo de las Armas del Imperio de Mar y Tierra* o *Generalísimo Almirante*,⁵ lo que reflejó de alguna manera, la importancia que el Imperio otorgaba a los asuntos marítimos de la joven nación.⁶

⁴ *Gaceta Imperial extraordinaria de México*, 5 de octubre de 1821, Imprenta Imperial de D. Alejandro Valdés, año de 1821, Primero de la Independencia, Biblioteca Nacional de España.

⁵ *Diario de las Sesiones de la Soberana Junta Provisional Gubernativa del Imperio Mexicano*, 1821, p. 11.

⁶ Las atribuciones conferidas a Iturbide se publicaron en el Decreto del 14 de noviembre de 1821 intitulado: "Prerogativas, honores y facultades del Serenísimo Sr. D. Agustín de Iturbide por sus empleos de Generalísimo-Almirante", publicado en: Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación Mexicana o Colección Completa de las Disposiciones Legislativas expedidas desde la independencia de la República*, Tomo 1, 1876, pp. 559



Empero, las carencias de la Marina Nacional y la necesidad de construir un poder marítimo, quedaron asentadas en la primera Memoria que se rindió ante el Congreso en 1822, donde su titular Antonio de Medina y Miranda expresó: "de la marina española... apenas existen unos miserables restos que se han salvado de la injuria de los tiempos... un bergantín falto de carena en San Blas, una goleta en las mismas condiciones en Veracruz y una lancha para el servicio aduanal en Campeche".⁷ A pesar de las penurias con que emergía la Marina Nacional, Medina dejó en claro, la urgencia de crear un poder marítimo.

En su informe, Medina detalla la amplitud y riqueza de las costas mexicanas, sus principales problemáticas relacionadas con la carencia de puertos naturales, naves y marinos, así como la existencia de un contrabando nutrido principalmente en Tampico. Advertía sobre la ausencia de escuelas náuticas y navales, y el apremio de comprar buques de guerra para enfrentar el problema del último bastión español que existía en suelo mexicano.

Aunque el diagnóstico del Ministro de Guerra y Marina fue contundente sobre la situación como nacían a la vida pública, tanto la Armada como la Marina Mercante -pues había sido marino de profesión-; fue removido hacia julio de 1822, por instrucciones de Iturbide, para asumir el de Hacienda (Secretaría de Hacienda, Galería). El punto a destacar, es que, a partir de ese momento, ningún marino volvió a estar al frente del Ministerio -llamado después Secretaría de Guerra y Marina-, lo que repercutió categóricamente para que muchas de las directivas y políticas marítimas no trascendieran más allá del papel.

La restringida percepción del gobierno nacional sobre la importancia de construir un poder marítimo, no sólo golpeó duramente a la Marina Mercante; sino también a la de Guerra; de tal forma, que los gobiernos en turno se limitaron, a tratar de resolver las coyunturas de guerra y se compraban buques que no respondían a las necesidades de proyección de un poder naval. Empero, el problema se hizo patente también en los nombramientos de los cargos castrenses que debían ser ocupados por los marinos de guerra; y que, por lo regular fueron concedidos a generales y jefes de tierra; uno de ellos, fue el de comandante del Castillo de San Juan de Ulúa que, por ser una fortaleza naval de primer orden; resultaba un cargo estratégico, en un siglo, en que la Armada se convirtió en la primera línea de defensa ante los amagos navales del exterior.

⁷ Memoria de Marina presentada al Soberano Congreso Mexicano por el Secretario de Estado y del Despacho, 14 de febrero de 1822, Oficina de D. Alejandro Valdés, impresor de Cámara del Imperio, México, pp. 3-4



Si la situación de la Armada fue desastrosa, más lo fue, para la Marina Mercante; ésta simplemente no existía en 1821 y aunque hubo intentos por darle una organización, lo cierto, es que, el primer medio siglo de vida independiente, fue imposible por varias razones, entre ellas: el monopolio comercial, una administración poco eficiente, la venalidad de los cargos, el contrabando y el ofrecimiento de puestos [Cárdenas 1988: 275].

En este contexto, si bien se promulgaron varios ordenamientos para la Marina Mercante; en los hechos, no se inyectó un estímulo real y, al contrario de lo que sucedió en otros países, en que la Mercante propició el nacimiento de la Marina de Guerra para la salvaguarda de los intereses comerciales; en el caso de México, la instauración de la Armada respondió a la necesidad de salvaguardar la soberanía nacional de los intentos de reconquista de España y ello fue lo que determinó que hubiera recibido un poco más de atención.

En opinión de Cárdenas [1988], el mantenimiento de la Armada contribuyó a que fuera relegada la Marina Mercante a un segundo plano. No se comparte dicho señalamiento; porque si bien, es un hecho, que México tenía que preservar su soberanía, por un lado; por el otro, tenía que subsistir, y la única entrada y salida de divisas era el comercio; y por tanto se requería de una Marina; el problema fue que, al carecer de una flota apta para la navegación de altura y carecer de una burguesía interesada en este ramo; México se vio en medio de los intereses comerciales de otros países.

Ante la brutal realidad, una de las medidas tomadas tempranamente por el Estado mexicano fue impulsar la navegación de cabotaje, pues no había forma de competir en la navegación de altura, la cual se concentró en manos extranjeras. En este contexto, se trató de proteger a la Marina Mercante Nacional. Así, el 24 de enero de 1824, se expide el *Reglamento para el Comercio de Cabotaje*,⁸ donde se establecía que las naves mexicanas realizarían la reembarcación de las mercancías extranjeras que llegaban a los principales puertos del país; con lo que, además se pretendía disminuir el contrabando [Cárdenas 1988: 293, 296].

Simultáneamente se buscó regular el pago de impuestos provenientes de las aduanas, por lo que se crea el primer *Arancel para Aduanas Marítimas y de Frontera* el 16 de noviembre de 1827 [Cárdenas 1988: 293]. No obstante que se aprobaran varios ordenamientos entre 1821 y 1865, poco influyeron en la Marina Mercante.

⁸ Centro de Estudios de Historia de México (CONDUMEX), Fondo XLI-1, documento 1568.



No obstante, entre 1853 y 1854, se expiden dos documentos dignos de citar: el *Reglamento para el buen orden y policía de los puertos de Mar* del 27 de octubre de 1853, donde se distingue el derecho de los mexicanos de nacimiento para tener el mando y cargo de los buques nacionales; aunque, los extranjeros nacionalizados podían adquirir dicho derecho, siempre y cuando tuvieran la carta de ciudadanía; con lo que, se advierte desde entonces, el problema de la obtención de marinos y la necesidad de contar con escuelas náuticas y navales [Cárdenas 1970: 191].

El otro documento fue el *Acta de Navegación para el comercio de la República Mexicana* del 30 de enero de 1854, a través del cual, se pretendió regular el tráfico mercantil, colocar a los barcos nacionales en igualdad de condiciones frente a los de bandera extranjera; regular la celebración de tratados amistosos. Ambos documentos, se tradujeron en un antecedente histórico importante de lo que se retomaría en la reforma del artículo 32 de la Constitución de 1917 [Cárdenas 1970: 191].

El punto a subrayar, es que el desarrollo de la Marina Mercante se concretó al ámbito del cabotaje; actividad que resintió en diversos momentos, los cambios continuos de gobierno; las coyunturas de guerra que enfrentó el Estado; y la presión constante que sobre el país ejerció el vecino del norte, así como Francia e Inglaterra; factores que indujeron para que, sobre todo en el renglón de los aranceles, se protegiera la marina nacional y que irónicamente terminó favoreciendo a los buques extranjeros.

El intento fallido por crear una identidad nacional ligada a la conciencia marítima

Veracruz fue el último lugar del territorio mexicano en que no se consumó la independencia nacional, debido a que se configuró ahí una resistencia española que puso en inminente riesgo a la soberanía nacional. La estrategia mexicana para expulsar al reducto, fue a todas luces un tema que originó opiniones encontradas, si bien la Armada desde un principio tuvo claro que la única forma posible, era a través de un bloqueo naval; lo cierto es que transcurrieron casi dos años de iniciado el conflicto, para que la dirigencia nacional comprendiera que la Marina era necesaria para la capitulación de los españoles. Los resultados del bombardeo de Ulúa sobre la ciudad de Veracruz el 25 de septiembre de 1823, provocó se decretara el bloqueo



formal al Castillo y se hiciera un llamado a la Nación.⁹ Fue hasta ese momento que se aceptó que la Armada era la única que podía expulsar al último bastión español, lo que quedó expresado en el informe del Secretario de Guerra y Marina, General José Joaquín de Herrera, el 13 de noviembre de ese año, al exclamar: "habiendo cambiado el aspecto de la guerra (con España) a la Marina sólo toca consumir esta grande obra, y consolidar por siempre la independencia nacional."¹⁰

Una vez expulsados los españoles el 23 de noviembre de 1825, el grupo en el poder representado por los republicanos con orientación federalista; trató de conmemorar este hecho histórico e iniciar la construcción de la identidad nacional, alrededor de la significancia que representaba; lo que, proporcionaba la oportunidad a los federalistas de resaltar el triunfo sobre los españoles. Sin embargo, pronto surgieron varios problemas, pues las identidades locales rechazaron este hecho histórico e impidieron que formara parte de la identidad nacional [Rivera 2020a].

Aunque los festejos iniciaron desde 1825, la celebración se efectuó únicamente durante nueve años en Veracruz, San Luis Potosí y la Ciudad de México. El triunfo de los centralistas en 1833, impidió que se conmemorara una vez más. En estos breves años de recordación, no figuraron los nombres de los marinos; mientras que el del General Miguel Barragán fue tratado como un héroe nacional por el Ayuntamiento y los vecinos principales.¹¹ A ello, se agregó que por el carácter anti español que revestía la celebración, fue rechazada por los residentes españoles cuya influencia en el ámbito civil, militar y mercantil en todo el país era importante. todo lo anterior influyó para que, al triunfo de la república centralista dicha fecha cayera en el olvido; con lo que se perdió la oportunidad de forjar una identidad nacional, alrededor de un hecho que por su importancia podía coadyuvar a crear una conciencia marítima [Rivera 2020a].

⁹ *Manifiesto del 8 de octubre de 1823*, Hemeroteca del Fondo Reservado de la Universidad Nacional Autónoma de México.

¹⁰ *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Marina presenta al Soberano Congreso Constituyente Mexicano*, Leída en la Sesión Pública del 13 de noviembre de 1823, Imprenta El Águila, dirigida por José Ximeno, p. 8.

¹¹ Archivo Histórico Municipal de Xalapa, en adelante AHMX, *Actas de Cabildo, 1825*, fs. 108-110.



La escasa vocación marítima de la sociedad mexicana: el uso de la leva y la contratación de marinería extranjera en la Armada Nacional

Desde la fundación de la Armada Nacional, se sintió la necesidad urgente de contar con marinos, dado que México había nacido en pie de guerra. No obstante, la falta de conciencia marítima y tradiciones navales en el país, provocó que la población, principalmente la del altiplano se rehusara a formar parte de la Marina de Guerra; no sólo por la ausencia de contacto con el mar, sino también por lo difícil que resultaba la vida en la costa por el clima y las enfermedades. Ante la falta de leyes para la Armada, se recurrió a las ordenanzas españolas de 1793; y con ello, la aplicación de métodos nada deseables como la leva y el envío de presos de las cárceles a la Marina. Agregándose, la contratación de extranjeros [Rivera 1999: 108]. Estas formas de reclutamiento, ocasionaron problemas en la moral de las filas castrenses y en el campo de la seguridad del Estado mexicano; lo que hizo muy difícil crear cuerpos permanentes y profesionales, y sobre todo inculcar una doctrina militar [Rivera 1999: 108]. Mientras que la contratación de extranjeros, derivó en el problema grave de la nacionalidad, cuestión central, porque la presencia foránea se convirtió en una amenaza latente, al entregar el mando de los buques, batallones y tropas a marinos extranjeros que en cualquier momento se podían levantar con los buques nacionales [Rivera 2017a: 111-112].

La solución al problema, se resolvió a través de dos hechos separados en el tiempo, pero vinculados entre sí: el primero, con la creación de la Escuela Naval en el puerto de Veracruz en 1897, que empezó a dotar a la Armada de marinos de guerra y a la Marina Mercante de pilotines, ello como parte de la modernización llevada a cabo en el Porfiriato y; el segundo, con la reforma del artículo 32 en la Carta Magna de 1917, donde se estableció que para poder pertenecer a la Marina Nacional - incluía a la de Guerra y Mercante- se debía ser mexicano por nacimiento, lo que se efectuó, no sin la oposición de los propietarios de buques mercantes con bandera mexicana cuya tripulación era en su gran mayoría extranjera [Rivera 2017b: 420].

La proyección de la Marina en los informes de Guerra y Marina

Como es natural, el medio donde se dio una mayor sensibilización hacia el tema de la Marina, fue justamente en la Secretaría de Guerra y Marina donde estaba adscrita tanto la Marina de Guerra como la Mercante; y aunque sus titulares -salvo uno-, fueron generales, todos tuvieron



por comisión, la obligación de mantenerse informados de la situación de la Marina Nacional. Así, desde el primer informe que rindió Antonio de Medina en 1822, se percibe entre los proyectos de esta dependencia, impulsar a ambas estructuras.¹² Por su parte, en 1823 el Secretario del ramo, el General José Joaquín de Herrera informaba sobre la necesidad de que el poder legislativo diseñara las ordenanzas para la Marina, la cual se basaba en las españolas de 1793, mismas que resultaban obsoletas y eran un obstáculo para hacer prosperar a la Marina militar.¹³ No obstante, Herrera propuso la contratación de marinos extranjeros para solventar los problemas de especialización que requerían ambas marinas.¹⁴ La contratación de extranjeros en la Armada llegó a causar uno de los problemas más delicados a lo largo del siglo XIX, porque muchos de los barcos de guerra tuvieron como comandantes a extranjeros en una institución encargada de preservar y defender la soberanía y seguridad del Estado en la mar. En lo que respecta a la Marina Mercante, se propició que al ser muy exigua la flota nacional de cabotaje, esta cayera en manos de propietarios extranjeros con pabellón mexicano y tripulación igualmente de fuera, en su gran mayoría.

La escasez de personal impactaba más aún, porque se careció de escuelas que preparasen marinos de guerra y pilotines para la mercante. Si bien, con Agustín de Iturbide se fundó en 1822 una escuela náutica en Tepic, a lo largo del siglo XIX se aprecia la creación y desaparición de varias escuelas de este tipo. Mientras que, en la parte militar, en medio del conflicto con Ulúa, se fundó en diciembre de 1824 la Academia Naval de Tlacotalpan,¹⁵ la cual se trasladó a tierra firme en Córdoba unos años más tarde, misma que tuvo una brevísima duración debido a la falta de recursos económicos para sostenerla; por lo que, la preparación de los marinos de guerra, se hizo casi todo el tiempo en el Colegio Militar, hasta que se creó la Escuela Naval Militar de 1897 en el puerto de Veracruz [Rivera 2020b]

Aunque en los informes de los primeros titulares de Guerra y Marina, se plantean las necesidades de la Armada, es evidente cuando se realiza un análisis comparativo, que existían

¹² *Memoria de Marina presentada al Soberano Congreso Mexicano por el Secretario de Estado y del Despacho*, 14 de febrero de 1822, Oficina de D. Alejandro Valdés, impresor de Cámara del Imperio, México, p. 3.

¹³ *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Marina presenta al Soberano Congreso Constituyente Mexicano*. Leída en la Sesión Pública del 13 de noviembre de 1823, Imprenta El Águila, dirigida por José Ximeno, p. 11.

¹⁴ *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Marina presenta al Soberano Congreso Constituyente Mexicano*. Leída en la Sesión Pública del 13 de noviembre de 1823, Imprenta El Águila, dirigida por José Ximeno, pp. 12-14.

¹⁵ *Memoria de Marina presentada por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo a las Cámaras el 25 de diciembre de 1825*, México, Imprenta del Supremo Gobierno, 1826, p. 2.



diferencias abismales de lo que se destinaba de presupuesto y recursos al Ejército para su organización y operación, en comparación con lo que se proporcionaba a la Armada.¹⁶ Esto era así, porque desde la concepción del Estado, el uso del ejército resultaba de mayor utilidad para el control del territorio interno. Un caso ilustrativo lo representa la creación del Estado Mayor - a través de la Ley del 3 de septiembre de 1823- cuya misión fue elaborar un plan de defensa terrestre para el país.¹⁷

No obstante que 1825, fue un año crucial, para la expulsión de los españoles; al año siguiente se presentó la debacle en cuanto a la utilidad de la Marina de Guerra, ante la propuesta de la Armada para integrar una segunda escuadra naval cuyo objetivo era impedir que desde Cuba se organizara algún intento de reconquista española. Aunque se integró esta segunda escuadrilla; la postura de la dirigencia nacional y de la sociedad, fue limitada ante su significado; no obstante, fue la primera y única vez que la Armada salió del territorio marítimo mexicano con una postura ofensiva, cuyo fin era la captura de buques españoles en la zona del Caribe. No se propuso liberar a la isla de Cuba; lo que simbolizó el estrangulamiento de México desde un punto de vista marítimo.

A pesar del esfuerzo desplegado para la operación de esta escuadra naval, hacia 1829 el gobierno deja perder esta flota por no contar con los recursos para su mantenimiento. El Secretario de Guerra y Marina, General Francisco Moctezuma informó al respecto:

Tengo el dolor de anunciar que el servicio de la Marina, se encuentra completamente paralizado...las convulsiones políticas empobrecieron la hacienda...las tripulaciones enganchadas no pudieron satisfacerse y abandonaron los buques...la prudencia y la necesidad obligaron al gobierno a retirar los cruceros sobre el enemigo".¹⁸

Tan lamentable llegó a ser la situación de la Armada que, al producirse el segundo intento de reconquista española en 1829, el General Antonio López de Santa Anna rentó algunos buques mercantes que artilló para salir a combatir la expedición del Brigadier Isidro Barradas que llegó a Cabo Rojo al mando de casi cuatro mil hombres. Esta fuerza castrense, no tuvo

¹⁶ Véase para mayor información las *Memorias de Guerra y Marina* del Siglo XIX.

¹⁷ *Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de la Guerra a las cámaras, 31 de diciembre de 1825*, publicada en enero de 1826, México, Imprenta del Supremo Gobierno, p. 3.

¹⁸ *Memoria de Marina presentada a las cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho*, 16 de enero, 1829, Imprenta El Águila.



presencia en dicho acontecimiento histórico que por funciones le correspondía resolver, al ser la primera línea de defensa [Rivera 2019a].

La mentalidad terrestre de la dirigencia nacional no alcanzó a percibir en esos años convulsos, la prioridad por contar con una Armada, en un contexto de intervenciones extranjeras que comprometieron muy seriamente la soberanía nacional. El Estado mexicano cerró los ojos ante la amplitud de litorales que debían ser protegidos. Como era natural, el rezago continuaría, de tal forma que hacia 1835, el Ministro José María Tornel asentaba que la penuria del erario era tan grande que no había sido posible atender a la Marina con eficiencia y oportunidad. Hizo énfasis en que, era frecuente observar que se perdían los pocos buques de guerra sobre sus amarras, y que en el mejor de los casos eran vendidos para evitar la pérdida completa.¹⁹

Las intervenciones extranjeras y el reflejo de la mentalidad terrestre

Bernardo Ibarrola sostiene que "poseer una flota de guerra, por reducida que sea, supone una organización gubernamental compleja y estable: mecanismos de recaudación fiscal, agencias de compra o fabricación de embarcaciones, mantenimiento de puertos, gestión de personal" [2016: 18]. En el caso mexicano la crónica escases de recursos financieros del Estado durante una buena parte del siglo XIX, hizo prácticamente imposible el funcionamiento de la Armada, lo que condicionó la política exterior del país y sus verdaderas posibilidades de defensa.

La política nacional se constriñó en torno al poder y las guerras internas que de ello se desprendieron; lo que condujo a una crónica bancarrota, de la cual se pretendió salir mediante los empréstitos internacionales, el agio nacional y la aplicación de leyes aduanales impositivas que se aplicaron a los puertos y buques extranjeros para sufragar los gastos de la Nación.

La exigua flota mercante nacional, se dedicó a tareas muy menores y la Armada poco pudo hacer en la vigilancia y protección de las costas por falta de unidades de superficie suficientes en número y por su reducida capacidad de desplazamiento; la ausencia de marinos para ambas instituciones, se suplió con la presencia de marinos españoles y extranjeros.

¹⁹ *Memoria de Marina presentada a las cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho*, 1835, Imprenta El Águila.



Aunque México pretendió aislarse del mundo, no fue posible ya que en repetidas ocasiones se presentarían frente a sus costas buques de guerra franceses (1838), estadounidenses (1846-1848), españoles, ingleses y otra vez franceses (1862-1864) y nuevamente estadounidenses (1914). En cada una de estas intervenciones, las costas mexicanas fueron un espejo de lo que ocurría en el interior de la República. Por las medidas que México pretendió implantar en materia comercial y de navegación, provocó que el Golfo de México se convirtiera en una zona de guerra y sus puertos -fundamentalmente Veracruz-en el lugar de acceso hacia el interior del país.

No obstante, de las diversas propuestas de organización para la Armada nacional, la dirigencia del país, no logró asimilar, la importancia de las fronteras marítimas de México, lo que se reflejó de manera inmediata cuando dejó perder la flota destinada a la zona del Caribe por falta de mantenimiento en 1828 y que abrió el camino hacia el segundo intento de reconquista española en 1829.

Mientras que, en la guerra con Francia de 1838, el mal manejo de las relaciones diplomáticas en materia de tratados comerciales y de navegación, desembocó en un bloqueo comercial al puerto de Veracruz que duró siete meses, lo que generó cuantiosas pérdidas económicas y una entrega absurda del Castillo de San Juan de Ulúa por falta de experiencia en el manejo de una fortaleza naval por parte de su comandante el General Antonio Gaona [Rivera 2012b].

Más adelante, durante la guerra con Estados Unidos de 1846-1848, la estrategia enemiga de ocupar y bloquear comercialmente a todos los puertos del Golfo de México hizo evidente cuán importante era contar con una Armada numerosa. Cuando el gobierno mexicano recibió noticias de que el Comodoro Connor se dirigía hacia Alvarado con la *Home Fleet*; es que se percibe en el gobierno, la magnitud del problema, pues desde ahí las tropas enemigas podían descender hasta la Ciudad de México [Rivera 2016]. La movilización estadounidense tanto en el Pacífico como en el Golfo de México, tuvo como efecto no sólo graves problemas económicos, sino también propició que se perdieran todos los buques mexicanos con que contaba la Armada y la Marina Mercante.

La conclusión que se extrae, es que la importancia de las fronteras marítimas mexicanas, no fue percibida en toda su magnitud ni por el gobierno, ni por la sociedad, la cual centró su atención principalmente en las batallas terrestres de la Ciudad de México, donde Chapultepec catapultó a los niños héroes del Colegio Militar.



La casi desaparición de la Armada y Marina Mercante después de la guerra con Estados Unidos

Como ya se mencionó líneas arriba, el surgimiento de la Armada y la Marina Mercante, en un país como México falto de tradición naval y carente de conciencia marítima, repercutió notablemente en su desarrollo al contar con escasas unidades de superficie y de personal que tripulara las naves. Si grave era la situación antes de la guerra con Estados Unidos de 1846-1848, después de ella, fue aún más; los buques existentes -casi todos mercantes y anclados en el Golfo de México-, fueron desarmados y echados a pique, con el fin de evitar que fueran presa de los estadounidenses, y como casi todos los puertos del Golfo fueron ocupados por las tropas norteamericanas, no quedó prácticamente ningún buque en el país.²⁰ El General Mariano Arista en su calidad de Secretario de Guerra y Marina dio cuenta de esta situación:

como casi todos nuestros puertos fueron ocupados por fuerzas de los Estados Unidos, no quedó a la nación buque de ninguna especie (...) de ahí que el gobierno, en decreto de agosto de 1848, señale las pocas plazas que quedan en servicio, y determine dar licencia ilimitada al resto de la oficialidad".²¹

Dos años más tarde, reanudaba su petición ante el Congreso al expresar el estado de abandono en que se encontraba tanto la Marina Mercante como la Armada:

Este ramo tan importante se encuentra en el mayor abandono... En diversas épocas se ha presentado al Congreso varios proyectos para el arreglo de la Marina de guerra y de la mercante, encareciéndose como es debido, el establecimiento de las academias náuticas, astilleros, arsenales y almacenes (...) tanto para promover estos ramos de industria y de trabajo de nuestras costas, como para desterrar el ruinoso sistema de proveernos de embarcaciones en el extranjero, pero desgraciadamente nada se ha resuelto hasta ahora. Gobierno actual sin facultades ni recursos, muy poco ha podido hacer en este importante asunto (...) dejando sus arreglos al examen y aprobación del Cuerpo Legislativo.²²

A pesar de los esfuerzos del gobierno por dotar a la Armada de una flota, los resultados estuvieron muy lejos de lo que era deseable. De esta forma, cuando sobrevino la segunda intervención francesa (1862-1864), la Marina de Guerra sólo existía en el papel; mientras que

²⁰ *Memoria de Marina presentada a las cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho*, 1849, Imprenta El Águila.

²¹ *Memoria de Marina*, 1849.

²² *Memoria de Marina presentada a las cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho*, 1852, Imprenta El Águila.



del lado francés arribó a México una flota compuesta por 60 buques y 17,751 elementos [Cárdenas 1970: Tomo II, Documento 41].

El proyecto de la marina imperial de Maximiliano de Habsburgo

La lucha entre liberales y conservadores condujo a la Guerra de Reforma y al establecimiento de dos gobiernos simultáneos, la consecuencia de esta dualidad y la falta de recursos económicos del gobierno de Benito Juárez para pagar los empréstitos extranjeros, derivó en el reclamo inicial en 1862 de Francia, España e Inglaterra y que posteriormente llevó a la intervención francesa y al establecimiento del Imperio de Maximiliano en México, emperador que trató de organizar la estructura de la Marina.

Su primera acción fue darles autonomía tanto a la Marina Mercante como a la Armada al dejar de pertenecer ambas instituciones a la Secretaría de Guerra y Marina, e insertarlas en el recién creado *Ministerio de Relaciones y Marina Nacional*.²³

Brindó especial énfasis a la organización de las matrículas para el alistamiento de la gente de mar y para ello, restableció la *Ley de Matrículas de 1802*, donde se fijaban los criterios de reclutamiento. Partía de la concepción que el reclutamiento debía atender la búsqueda de ciertas aptitudes para la profesión marinera [Rivera 1999: 77].

De igual forma, se diseñaron algunos estudios estratégicos sobre el desarrollo de puertos, construcción de barcos, uniformes y seguridad social; que desafortunadamente sólo quedaron delineados en el papel. Lo cierto, es que ante la falta de una Marina Mercante Nacional, la utilidad de los puertos se cifró en la administración de las aduanas que fueron exprimidas tanto por los intervencionistas como imperialistas en beneficio de Francia y Austria; esos beneficios procedieron como siempre de marinas extranjeras.

No obstante, el tonelaje extranjero recibido en puertos mexicanos fue mayor que el procedente de Francia; debido al intenso contrabando que se produjo en esos años, pues casi todos los puertos -salvo Veracruz- pasaban de manos francesas a liberales y viceversa, como sucedió en Tampico, Matamoros, Tuxpan, Tabasco, Sisal, Isla del Carmen, Coatzacoalcos y Ventosa; Acapulco, San Blas, Manzanillo, Mazatlán y Guaymas [Bosch 1981: 414-416]

²³ *El Diario del Imperio*, 1865, Tomo I, p. 371.



Se puede concluir que durante el Imperio de Maximiliano, se aprobaron varias leyes que tenían como objetivo formar una nueva marina mercante que incursionara fuertemente en la navegación costera y de altura. Sin embargo, la realidad nacional rebasó las pretensiones del Imperio pues no se contaba con una Marina para dichos propósitos.

Aunque, para esta parte de la historia de México, se aprecia que la identidad nacional ya existe en México, también se observa, que su edificación no había incluido la conciencia marítima, a pesar de los resultados demoledores de la segunda intervención francesa. La población no se cuestionó porque los franceses entraron por Veracruz sin la oposición de ninguna Armada. En el imaginario colectivo quedó a la posteridad, el recuerdo de lo suntuoso del Imperio, la muerte de Maximiliano y la conmemoración de la batalla terrestre ocurrida en Puebla el 5 de mayo de 1862.

El desarrollo marítimo en el Porfiriato

Conforme transcurrió el siglo XIX, y se incrementaban y cambiaban las necesidades del país después del Imperio de Maximiliano, por la presión que ejercieron las dos revoluciones industriales y el capitalismo; y México se conectaba en dicha orbita, ello supuso un impulso y modernización de los sectores económicos más significativos relacionados con el comercio internacional.

Así, cuando Porfirio Díaz asume la primera magistratura del país, dio continuidad al proyecto de gobierno que se comenzó a trazar durante la República Restaurada, el objetivo de su gobierno, era dotar al país de progreso material. La relación forjada con Estados Unidos y Europa, condujo para que paulatinamente México se convirtiera en un importante importador de manufacturas, maquinaria, comestibles y bebidas, así como uno de los exportadores más relevantes en materia prima y petróleo (Rivera 2017a: 84-85).

Para lograr este cometido, Díaz incentivó el desarrollo de las comunicaciones que permitieran enlazar por vía terrestre al mercado interno hacia la frontera con Estados Unidos y a los puertos principales del Golfo de México y Océano Pacífico. Lo anterior, trajo consigo un incremento notable de vías férreas, el saneamiento y modernización de los principales puertos del país, así como la renovación de la Marina Nacional tanto en su parte mercante como militar. Este empuje propició un intenso tráfico marítimo y la configuración de zonas económicas, al



conectar ferrocarriles y puertos a las poblaciones urbanas y rurales del país [Rivera 2006: 25, 27].

Este proceso de modernización en la Marina Nacional inició con la aprobación del *Reglamento de la Secretaría de Guerra y Marina de 1880*, donde se establece la elevación de mesa administrativa a rango de Departamento de la Marina Nacional, el cual tuvo a su cargo, lo relativo a los buques de guerra, marina mercante y buques extranjeros; comandancias de marina y capitanías de puerto; arsenales, varaderos, escuelas náuticas y patentes de navegación y de curso [Cárdenas 1988: 354].

De esta forma, en la orgánica del Departamento se crearon la Sección de Buques de Guerra y la Sección de Buques Mercantes, designándose a la Armada el registro y la disciplina de la pesca y la navegación. No obstante, hacia 1891, perdía lo relativo a la pesca y navegación con la fundación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que asumió la función de ordenar e invertir en vías de comunicación marítimas y fluviales, dejando al Departamento de Marina, la de registrar buques.

Derivado de la nueva orgánica del Departamento de la Marina Nacional, le correspondió el manejo de las 25 capitanías de puerto que se habían creado en 1870, las cuales fueron suprimidas en 1895, asignándose a los administradores de las aduanas como Jefes de Puerto; con lo que, se asestaba un golpe para la Marina Nacional.

El punto a destacar, es que en el manejo de las actividades marítimas empiezan a intervenir múltiples instancias como la Secretaría de Hacienda en relación con la legislación fiscal; la de Gobernación referente a la sanidad portuaria; la de Comunicación y Obras Públicas sobre la reglamentación, inspección, conservación, vigilancia, mejora del servicio postal y uso de aguas interiores, además de faros, puentes, obras de los puertos, explotación de la pesca; mientras que a la de Guerra competió lo concerniente a la ejecución y aplicación del *Código de la Marina Mercante* que se emitió el 5 de mayo de 1902, el cual tenía como propósito normar aspectos que iban desde la delimitación del territorio marítimo del país en donde se ejerce soberanía; el establecimiento de la división de la Marina Mercante en de cabotaje y altura; naves destinadas al comercio de cabotaje; embarcaciones menores para el servicio de puertos, pesca, recreo y tráfico de ríos y lagos interiores. Dicho Reglamento estableció que las naves de altura extranjeras debían nacionalizarse para poder gozar de la protección y franquicias de las naves mexicanas [Cárdenas 1988: 366-372].



Aunque este Código definió la política a seguir relacionada con la vida comercial en el mar; algunos de sus puntos jamás se cumplieron como el de la nacionalidad de los buques y de su tripulación, puntos que se retomarían años más tarde durante la formulación de la Constitución de 1917. Así por ejemplo, señala Cárdenas de la Peña [1988] que las *Compañías Navieras del Pacífico* y la *Mexicana del Golfo*, tanto su capitán como los oficiales de cubierta y de máquinas eran españoles nacionalizados en su totalidad; raro era encontrar un oficial mexicano, pues los propietarios al ser extranjeros favorecían a sus connacionales.

Una revisión atenta a la exigua historiografía que existe para la Marina Mercante en México, se obtiene como conclusión que a pesar de que se generó un tráfico comercial importante, y se formuló una normatividad; no se logró sacar de la obscuridad a la Marina Mercante; de tal forma, que para el movimiento de las mercancías, proliferó la contratación de los servicios de compañías de buques extranjeros. Aunque a lo largo del siglo XIX, se había buscado proteger a la Marina Mercante Nacional -ante su evidente desigualdad con la extranjera- no hubo éxito. La realidad fue brutal en este renglón y como asentó Justo Sierra: "la marina extranjera, disfrazándose con los colores de la nacional, fue la que en realidad disfrutó del privilegio y consiguiente fomento que, a ciegas, le concedieron indirectamente nuestros legisladores" [Rivera 2006: 75].

Aunque el gobierno firmó varios contratos para establecer algunas líneas trasatlánticas, no se obtuvo éxito, así por ejemplo, la *Compañía Trasatlántica Mexicana* -fundada en 1882- integrada por una flota de cuatro vapores adquiridos en Europa (El *Oaxaca*, *México*, *Tamaulipas* y *Antuñano*, de cinco mil toneladas de arqueo cada uno), se fue a la bancarrota, y los buques fueron rematados en Inglaterra por falta de pago [Bosch 1981: 431]. Es decir, cayó en la ruina por lo pequeña que era y los altos costos que generaba la competencia de las navieras extranjeras.

En el caso de la Armada, la atención del Ejecutivo se centró en dotarla de una infraestructura mínima de buques e instalaciones para que cumpliera con sus funciones; con tal fin, se compraron cuatro cañoneros y dos transportes: los cañoneros *Tampico*, *Veracruz* en los astilleros de Estados Unidos; el *Nicolás Bravo* y *Morelos* en Génova así como el transporte *Progreso* y el cañonero-transporte *General Vicente Guerrero*, construidos en Génova e Inglaterra, respectivamente [Rivera 2006]. Unidades de superficie modernas en comparación con las que había tenido a lo largo del siglo XIX; sin embargo, cuando se realiza un análisis



comparativo con las Marinas de Estados Unidos e Inglaterra, no lo eran tanto, ya que estos países habían incorporado los acorazados a sus marinas de guerra, por lo que la diferencia era abismal, no sólo en capacidad de desplazamiento, sino también de fuego.

Entre las instalaciones que se crearon estuvo el dique flotante de Campeche y Salina Cruz; el Varadero Nacional de Guaymas; el Arsenal Nacional en San Juan de Ulúa con una estación de torpedos; la Escuela de Maestranza, la Escuela Naval Militar; un taller de reparación y servicio de alijos en Xcalak, Quintana Roo y se compraron además dos buques para la enseñanza naval: el Velero *Yucatán* y la Corbeta *Zaragoza* [Rivera 2017a: 89-90].

Es decir, la atención de Díaz se centró en dotar a la Armada de la infraestructura mínima para que cumpliera con sus funciones y aunque son indiscutiblemente significativas, cuando se analiza desde una perspectiva de la *longue durée*, no resulta condición suficiente, para afirmar que México se hubiera transformado en una potencia naval, dado que la modernización que recibió fue relativa. Una muestra de su pequeñez y sus limitaciones, se evidenció durante los sucesos ocurridos durante la invasión estadounidense de 1914 [Rivera 2019b].

Por último, cabe destacar un aspecto común para ambas marinas: la escasez de larga data de personal, y que llevó a que en 1869 se aprobara que los puestos de marinos de guerra y mercantes podían ser ocupados por oficiales del Ejército y algunos pilotos habilitados;²⁴ y a partir de 1899, se agudizó aún más el problema al reglamentarse el ingreso de extranjeros en ambas marinas.²⁵

La Revolución Mexicana y la Nacionalización de la Marina

Durante la Revolución Mexicana tanto la Marina Mercante como la de Guerra se paralizan a consecuencia de la guerra civil. Los buques de ambas marinas son utilizados como medio de transporte de tropas, pertrechos y víveres. Así, por ejemplo, el cañonero *Veracruz* y la corbeta *Zaragoza* son destinados al apoyo del Ejército en Tampico, en las vísperas de la intervención estadounidense al puerto de Veracruz; mientras en el Pacífico se desarrollan una serie de

²⁴ *Memoria de Marina presentada a las cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho*, 1869, México, Imprenta El Águila.

²⁵ *Memoria de Marina presentada a las cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho*, 1899, México, Imprenta El Águila.



combates; entre ellos el de Topolobampo, Sonora; donde se enfrentan los cañoneros *Guerrero* y *Morelos* en contra del *Tampico*, éste último se había pasado del lado constitucionalista, reflejo de la inestabilidad del país.

El triunfo del Constitucionalismo sobre el gobierno de Victoriano Huerta, lleva a que el 13 de agosto de 1914 se firmen los *Tratados de Teoloyucan*, mismos que prevén la disolución tanto del Ejército como de la Marina; lo que deriva en el licenciamiento de la Escuela Naval y que los buques de la Armada queden bajo la dirección de Venustiano Carranza. La inestabilidad es tan grande que la Marina se dispersa en tres grandes bandos: en el de Emiliano Zapata, donde a los marinos se les apodó "las liebres blancas", así como aquellos que se aglutinaron alrededor de Francisco Villa y el resto al Constitucionalismo. Por lo que, se puede entender que son años de inestabilidad y de estancamiento para la Armada y la Marina Mercante.

Una vez perfilado el triunfo de Venustiano Carranza, comienzan a operar transformaciones radicales en las dependencias involucradas con el desarrollo marítimo; así, el Departamento de Marina, en 1916 pasa de las manos del español Gerardo Baltanás a las del Contralmirante Hilario Rodríguez Malpica, y en cuya gestión se restablecen las capitánías de puerto y la reinstalación de los Departamentos del Golfo y el Pacífico.

Asimismo, durante los trabajos para la promulgación de la Constitución de 1917, se hace énfasis en la necesidad de Nacionalizar a la Marina con el fin de impulsar el desarrollo marítimo nacional. Bajo este tenor, Venustiano Carranza propuso una reforma de capital importancia en el artículo 32 de la Constitución de 1917, al expresar que todos los mexicanos, serán preferidos sobre los extranjeros, y se establece la prohibición de extranjeros en las fuerzas armadas, policía y seguridad pública. Su propuesta buscaba garantizar la soberanía del Estado, la cual podía ser vulnerada a través de las áreas encargadas de la seguridad interior y la seguridad externa del país. Por su parte, Cándido Aguilar fue más allá, al pedir la inclusión de que para pertenecer a la Marina Nacional se debía ser mexicano por nacimiento; es decir, ya no se permitirían mexicanos naturalizados. [Rivera 2017b].

La nacionalización de la Marina en 1917, se produjo en medio de una fuerte oposición de los dueños de los buques mercantes extranjeros que enarbolaban pabellón mexicano, mismos que se quejaron de que no llenaban las planillas con marinería nacional, ante la escasa vocación de los mexicanos, por lo que solicitaban que extranjeros nacionalizados se les permitiera ser contratados; lo que fue contestado con un rotundo no. Asimismo, el 25 de diciembre de 1917,



se promulgaba la Ley de Secretarías de Estado, y se separa a la Marina Mercante de la Secretaría de Guerra y Marina, integrándola en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, creándose la Dirección de Puertos, Faros y Marina Mercante.

La ausencia de larga data de una conciencia marítima Siglo XX y XXI

Aunque durante el Porfiriato se sentaron las bases para la modernización de la Marina Mercante y de Guerra, se hizo bajo una planeación con un claro enfoque terrestre, por lo que su desarrollo fue limitado. La dirigencia nacional y la sociedad mexicana, no comprendieron la necesidad de que debían desplegar un esfuerzo conjunto que permitiera a las costas mexicanas proyectarse hacia el exterior; por lo que, se privilegió a las actividades terrestres y los puertos se modernizaron únicamente como parte de las comunicaciones marítimas necesarias para mover el comercio nacional e internacional.

Es con la nacionalización de la Marina en 1917, que empieza a registrarse un lento desarrollo de la misma. Respecto a la Armada, se puede discutir que después de la Revolución, se perfiló con mayor fuerza su carácter de guardia costera; más que de una marina de guerra; lo que se reflejó en el mayor tipo de unidades que se compraron en la década de los treinta, como fueron los *guardacostas G-20* [Rivera 2020b].

Respecto a la edificación de una conciencia marítima, esta no existe en esos mismos años; lo que se hace patente durante el juicio que se instruye en contra de varios capitanes y comandos de la Armada Nacional, por su supuesta participación en la Rebelión de Escobar durante 1929 y que se le conoció como "El proceso de los Comodoros"; acontecimiento histórico que permite apreciar como desde la sociedad y la esfera política de muy alto nivel, existen voces que pugnan por la desaparición de la Armada "por considerarla un denigrante nido de comadres" y por "ser una Armada de extranjeros" y una "Armada golpista", lo que quedó asentado en los principales diarios del país [Rivera 2001].

Más allá de las denostaciones recibidas, queda en evidencia, que en una parte de la sociedad de ese tiempo, no existía una concientización de lo que significa el territorio marítimo de México y de la necesidad de contar con una Armada para la protección de dichos espacios.

Fue hasta el contexto de la Segunda Guerra Mundial con el presidente Lázaro Cárdenas, en que hubo un impulso para la Marina Nacional, dado que su gobierno pretendía la protección



de los recursos naturales del país, incluidos los marítimos, conforme al espíritu del artículo 27 constitucional.

Así en 1939, se aprueba la autonomía de la Armada con respecto a lo que entonces se llamaba Secretaría de la Defensa Nacional, al crearse el Departamento de la Marina Nacional,²⁶ el cual aglutinó a todas las dependencias relacionadas con el desarrollo marítimo del país. El objetivo era contar con una política homogénea en los asuntos marítimos, que iba desde la salvaguarda de la soberanía y vigilancia de las costas; hasta el desarrollo de la marina mercante y el fomento de la pesca; pasando por aspectos relacionados con la prevención de la contaminación acuática, protección y vigilancia de la fauna marítima, fluvial y lacustre. Este Departamento quedó integrado con las Direcciones Generales de la Armada y Marina Mercante y, los Departamentos: Administrativo, Jurídico, Médico, Obras Marítimas, Pesca e Industrias Conexas.

Un año más tarde, el Departamento de la Marina Nacional fue elevado al rango de Secretaría de Marina.²⁷ Se integró con las Direcciones Generales de la Armada, Marina Mercante, Obras Marítimas y Arquitectura, Pesca e Industrias Conexas, así como los Departamentos de Administración, Jurídico y Médico. Así, de 1941 a 1958, la Secretaría de Marina encabeza y dirige el desarrollo marítimo nacional, a través de la integración de los astilleros paraestatales con los estatales bajo su asesoría técnica; el impulso que inyecta a la construcción naval con la creación de la Dirección General de Construcciones Navales y aunque, durante 17 años logró conservar dicha conducción, fue a finales de 1958, cuando viene una segregación importante -como parte de la pérdida del Estado como eje rector de la economía-, al ser separada la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas y transferida a la Secretaría de Industria y Comercio; y en 1976, cuando se traslada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, todas las funciones relativas al transporte marítimo y la administración de los puertos.

Es contundente que durante los años que la Secretaría de Marina encabezó el desarrollo marítimo nacional, se lograron algunos avances parciales, entre ellos, promover el sector del transporte comercial; y la transformación de varios astilleros ubicados en Guaymas, Tampico,

²⁶ *Diario Oficial de la Federación* del 30 de diciembre de 1939.

²⁷ *Diario Oficial de la Federación* del 31 de diciembre de 1940.



Coatzacoalcos y Salina Cruz, para la construcción de embarcaciones de la flota nacional, principalmente la relacionada con Petróleos Mexicanos que es creado el 7 de junio de 1938.

Una de las iniciativas más importantes que promovió la Secretaría de Marina en 1958, fue la puesta en marcha de un programa de progreso marítimo, conocido como *Marcha al Mar*, cuya finalidad era motivar la desinteriorización del país; es decir, su objetivo era trasladar hacia las zonas costeras, los excedentes de la población del altiplano; para así lograr un aprovechamiento sustentable de los recursos marítimos; lo que comprendió la creación y mejoramiento de 70 puertos, la instalación de cooperativas pesqueras, el fomento hacia la investigación y la promoción de escuelas avocadas a los estudios del Mar.

Aunque el programa no fue exitoso, tampoco fue un total fracaso, pues se mejoraron y crearon puertos; se construyeron escuelas como los Centros de Estudios Tecnológicos del Mar y Técnicas Pesqueras; pero aún así, a pesar de este avance la mentalidad marítima no se logró crear.

Una mirada hacia la historia reciente de la Secretaría de Marina y la Marina Mercante, permite asegurar, que la primera ha tenido en la *longuee durée* un desarrollo contundente, sobre todo, en los últimos 50 años de existencia, y que se refleja no sólo en sus instalaciones, sino en su fuerza naval, ahora integrada no sólo con buques y fuerzas de tierra; sino también con una flota aeronaval.

El punto a destacar es que la Secretaría de Marina con cinco astilleros que posee en la actualidad y cinco centros de reparación naval, y seis grupos de apoyo a unidades a flote, lo que, le ha permitido construir sus propios buques, así como los de la marina mercante e iniciativa privada. Así, en los últimos 20 años, ha construido desde buques logísticos de grandes dimensiones como los *Montes Azules* e *Isla María Madre*, patrullas interceptoras y buques oceánicos, y patrullas oceánicas de largo alcance que le permiten mayor operatividad y coadyuvar en las estrategias nacionales. La consolidación del papel de la Armada, derivó para que a finales de 2016 fuera nombrada la Secretaría de Marina como Autoridad Marítima Nacional, lo que implica nuevos retos y desafíos, por la situación en que se encuentra la Marina Mercante. El desarrollo alcanzado por la Armada de México; no valida, ni autoriza a decir que existe una conciencia marítima en el país; sobre todo, cuando se voltea a ver a la Marina Mercante Nacional cuyo transitar ha sido mucho más difícil, que el de la Armada. En pleno siglo XXI aún los problemas internos y las actividades económicas de tierra tienen una



gran importancia, y a la mercante sólo se le ve, como el medio de transporte del flujo comercial, sin evaluar la gama de posibilidades de desarrollo que las costas ofrece a la sociedad.

Conclusiones

Después del recorrido histórico presentado con el fin de responder a la pregunta, si la sociedad mexicana posee en la actualidad una conciencia marítima, podemos asegurar con toda certeza que no existe, o por lo menos no, en una parte considerable de la población, a pesar de las características marineras que indudablemente posee el Estado mexicano. Si bien es cierto que la población y la dirigencia política nacional no desconocen la existencia de los amplios litorales que posee la Nación mexicana, su mero conocimiento, no equivale a que posea dicha conciencia, ya que, para ello, es necesario que establezca un vínculo con el mar, de tal forma que genere una apreciación positiva, resultado de esa concientización.

Es natural que los habitantes que viven en las costas, tengan un mayor grado de percepción, en contraparte a la población de tierra adentro [Collados 1989]; la cual, por si fuera poco, ha tenido un continuum de muy larga data sobre su tendencia a concentrarse en el interior del país, particularmente en el Altiplano y cuyos objetivos e intereses están determinados internamente, sin ninguna interacción de lo que sucede en las costas y mares.

¿Por qué el Estado mexicano no ha podido en la *longue durée*, construir una percepción real sobre la importancia del mar? parte de la respuesta gravita en que los grupos de poder conformaron una identidad nacional que hizo suya la historia interna del país, donde el relato científico de las costas no ha adquirido un significado real.

Por esa atadura en que se ha convertido la mentalidad terrestre, es que el Estado tiene un importantísimo papel, en la tarea de crear una conciencia marítima; y el mayor obstáculo que enfrenta, es poder transformar una mentalidad -resultado de cinco siglos- con profundas raíces; por lo que, se trata de una tarea de muy largo plazo para la re-construcción de dicha mentalidad. Se requiere para ello, que tanto la esfera política y sociedad, posean no sólo memoria histórica e identidad nacional; sino que también desarrollen un nivel cultural suficiente para sembrar una apreciación valorativa sobre el mar; por lo que, la conciencia marítima debe ser creada y conducida desde arriba, es decir, desde el gobierno; y si ésta no



existe en la dirigencia política nacional es muy improbable que el resto de la sociedad la tenga, ya que depende de los aspectos valorativos que le otorga la clase política y la clase económicamente dominante [Collados 1989]. Por ello, la construcción de la conciencia marítima en nuestro país, debe trascender el discurso oficial, para que dirigencia nacional y sociedad puedan conocer y redescubrir procesos históricos que han quedado al margen de lo que se considera como parte de la identidad nacional, entre ellos, la importancia de los espacios marítimos y se diseñen políticas de corto, mediano y largo alcance tendientes a la divulgación de una historia que contemple ambas mentalidades y se difunda los beneficios que proporcionan las costas para el desarrollo del país.

Fuentes utilizadas

Archivo

Memorias Marina, Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional (AHSDN)

Actas de Cabildo, Archivo Histórico Municipal de Xalapa (AHMX)

Diario de las Sesiones de la Soberana Junta Provisional Gubernativa del Imperio Mexicano, edición facsimilar tomada de la realizada en la Imprenta Imperial de D' Alexandro Valdés.

Hemeroteca

Fondo Reservado de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Fondo Reservado del Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México.

Diario Oficial de la Federación (DOF)

Diario *Milenio*.

Bibliografía

ÁLVAREZ, SALVADOR

2002 Tierras adentro: la expansión territorial, en *Gran Historia de México*, Tomo II, México. Planeta.

BOSCH GARCÍA, CARLOS

1981 *México Frente al Mar, el conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, ENRIQUE

1970 *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, Tomo II, México, Secretaría de Marina.

1988 *Marina Mercante en Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México.



COLLADOS NUÑEZ, CLAUDIO

1989 Conciencia Marítima, *Revista de Marina*, disponible en: <https://revistamarina.cl/revistas/1989/2/collados.pdf>, consultado el 30/05/2019.

DANAGRELLA PEDRAZA, LUIS

2013 *Talasopolítica: el aislacionismo marítimo de América Latina*, disponible en: <http://luisdallanegra.bravehost.com/Amlat/Talasola.pdf>, consultado el 30/05/2019.

DÍAZ DEL CASTILLO, BERNAL

1983 *Historia verdadera de la Conquista de la Nueva España*. Porrúa, México.

FRANCIS LANG, MERVYN

1994 The Armada de Barlovento, fleet despatch and transport of Mercury to Mexico, 1637-1738. *Revista de Indias*, 54 (202).

GEORGE, JAMES L.

1980 *Los problemas del poder marítimo en tanto nos acercamos al siglo XXI*. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires.

IBARROLA, BERNARDO

2016 Prólogo, en *Las Fuerzas Armadas ante las intervenciones extranjeras*. Secretaría de la Defensa Nacional –Secretaría de Marina, México.

KATZ, FRIEDRICH

1997 Las antiguas civilizaciones de América, en *Ensayos mexicanos*. Alianza editorial, México.

KNIGHT, ALAN

2010 La identidad nacional mexicana. *Nexos*, disponible en: <https://www.nexos.com.mx/?p=13852>, consultada el 26 de mayo de 2020.

MARTÍNEZ DE ANDA, AGUSTÍN

2000 Poder Naval. Asunto de Marinos. *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, Número Primavera.

LAMEIRAS OLVERA, JOSÉ

2002 Economía, poder y guerra en el México Prehispánico, en *Gran Historia de México*, Tomo I. Planeta, México.

**LUDLOW, LEONOR**

2002 Introducción, en *Los Secretarios de Hacienda y sus proyectos 1821-1993*, Tomo I. UNAM, México.

OCHOA, LORENZO Y EDITH ORTIZ

2002 El Comercio en el México Antiguo, en *Gran Historia de México*, Tomo I Planeta, México.

PÉREZ GARZÓN, JUAN SISINIO

2005 Memoria, Historia y Poder. La Construcción de la Identidad Nacional Española, en *Relatos de Nación. La Construcción de las Identidades Nacionales en el Mundo Hispánico*. Iberoamericana-Vervuert, Madrid-Frankfurt.

RATZEL, FRIEDERICH

1942 *The Sea as a Source of National Greatness*, en *The World of General Hauschofer*, Dorpalen, Andreas. Farrar and Rinehart, Nueva York.

RIVERA CABRIELES, LETICIA

1999 *Desarrollo institucional, reclutamiento, orígenes sociales y profesionalización en la Armada Mexicana (1821-1941)*. Tesis de Maestría en Humanidades en la línea de Historia, Universidad Autónoma Metropolitana. México.

2001 El proceso de los Comodoros. *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, Secretaría de Marina, México.

2006 *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio. Precursor de la Marina Mexicana (Del Porfiriato a la Decena Trágica)*. Secretaría de Marina, México.

2007 Estrategia Política y Militar en la Conquista de México-Tenochtitlán. *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, Secretaría de Marina-Armada de México, 1.

2012a Antecedentes prehispánicos de la infantería naval en la cultura mexicana, en *Historia General de la Infantería de Marina mexicana*, Tomo I. Secretaría de Marina, México.

2012b Un contexto histórico adverso, en *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México*, Tomo 1. Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, México.

2016 Del intento fallido de desembarco estadounidense en Alvarado a la ocupación de Veracruz. El papel de la Marina de Guerra Mexicana 1846-1848, en *Las Fuerzas Armadas ante las intervenciones extranjeras*. Secretaría de la Defensa Nacional –Secretaría de Marina, México.

2017a Marineros en la Revolución, la Constitución de 1917 y la Nacionalización de la Marina, *Memoria y Prospectiva de la Secretaría de Marina-Armada de México a Cien años de vigencia de la Constitución de 1917*. Secretaría de Marina, México.

2017b La Armada Nacional en las Constituciones de 1824 y 1857: el fracaso del monopolio de la violencia legítima, en *Obra colectiva Constituciones de México y Fuerzas Armadas*.



Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, México.

2019a Reminiscencias de las acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas. Un ejercicio de reflexión histórica sobre la vigencia del poder naval desde la visión de México. *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, número 3, julio-septiembre.

2019b 1914: La última cicatriz, en *Veracruz Puerta de Cinco Siglos 1519-2019*, Tomo II. Universidad de Veracruz e Índice Fons.

2020a Veracruz y el último bastión español. Los inicios de la construcción de la identidad nacional, en *Veracruz, 500 años de cara al mundo a través del mar*. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México. En prensa.

2020b *De los albores a la excelencia académica: 50 años de historia del Centro de Estudios Superiores Navales*. Secretaría de Marina, México.

ROMERO R., MARÍA EUGENIA

2002 La navegación en el mundo prehispánico, en *Gran Historia de México*, Tomo I. Planeta, México.

ROMERO SOTELO, MARÍA EUGENIA Y LUIS JÁUREGUI

2003 México 1821-1867. Población y crecimiento económico. *Revista Iberoamericana*, III (12).

SECRETARÍA DE HACIENDA

Antonio de Medina y Miranda, galería de secretarios de Hacienda, disponible: http://www.apartados.hacienda.gob.mx/galeria_secretarios/html/uno.html., consultada el 03/06/2019.

STEIN, STANLEY Y BÁRBARA STEIN

1974 *La herencia colonial de América Latina*. Siglo XXI, México.

THAYER MAHAN, ALFRED

1987 *The Influence of sea power upon history, 1660-1783*, Dover Publications, Inc. New York.

TERZAGO CUADROS, JORGE

2005 *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) Contralmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico*, Universidad de Viña del Mar, Chile.