

1
20j.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"

"MEXICO FRENTE AL MAR
CONSIDERACIONES GEOPOLITICAS"



TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :
ERNESTO AGUILAR ROSALES

ASESORA: LIC. MERCEDES PERERA GILI

SANTA CRUZ ACATLAN,

NOVIEMBRE DE 1992

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

INTRODUCCION	1
I. GEOPOLITICA Y PODER NAVAL.	1
1.1. Geopolitica	1
1.2. El poder maritimo	14
1.2.1. El poderio maritimo del Estado	18
1.2.2. El mar en el Derecho Internacional	27
1.3. Teóricos del poder naval	33
II. EL FACTOR GEOGRAFICO.	41
2.1. Las fronteras maritimas	41
2.1.1. Los océanos. Linderos del desarrollo nacional	41
2.1.2. Los recursos	52
2.2. Importancia geoeconómica del mar para México.	55
2.2.1. Sector turismo.	58
2.2.2. Sector puertos.	61
2.2.3. Sector pesca.	66

2.3.	Los puertos	75
2.4.	Visión de conjunto. Consecuencias de su situación geográfica.	100
III.	ANTECEDENTES HISTORICOS.	107
3.1.	La Conquista y el periodo colonial	112
	3.1.1. El comercio y las expediciones	138
3.2.	México independiente	146
	3.2.1. La lucha por la nación	148
	3.2.2. El Porfiriato	162
3.3.	El periodo postrevolucionario	165
	3.3.1. La marina mercante	167
	3.3.2. La Armada	173
IV.	HACIA UNA POLITICA NAVAL.	178
4.1.	Poder, Seguridad Nacional y desarrollo	178
	4.1.1. México y la seguridad nacional	184
4.2.	Proyecto Nacional y Seguridad Nacional	189
4.3.	El poder naval y las relaciones internacionales	193
4.4.	La política naval	197

CONCLUSIONES

208

BIBLIOGRAFIA

212

HEMEROGRAFIA

225

INTRODUCCION

A través de los años, México ha visto con indiferencia las costas y mares que le rodean. Aún en los periodos de auge económico, gobierno y población prestaron poca atención al mar y sus riquezas. Los puertos, la marina mercante y la Armada fueron objeto de la indiferencia gubernamental.

Planos, proyectos y leyes han quedado en el olvido y en la tierra de " Nunca jamás ". Estos hechos cobran una mayor dimensión al observar un mapa de la República Mexicana, donde fácilmente comprenderemos que nuestro país es por naturaleza, una nación obligada a desarrollar una gran actividad marítima, dado que sus extensas tierras están rodeadas por grandes masas de agua.

La configuración física del relieve -las zonas montañosas comprenden el 86% del territorio nacional- y las características climatológicas correspondientes han presentado en el panorama histórico, ventajas y problemas concretos en la relación entre la población y su medio geográfico. El altiplano mexicano, de clima templado y abundante en recursos, ha sido el eje fundamental del desarrollo político-económico de la sociedad mexicana y

asiento de sus principales urbes, pero ha presentado a la vez, una barrera que ha aislado al país del exterior.

En realidad, la falta de una infraestructura y comunicaciones eficientes y baratas -de las que los puertos y marina forman parte- ha sido uno de los obstáculos, tanto para la integración de un mercado, como para la conformación de la nación mexicana.

El presente trabajo analiza las condiciones históricas del poder marítimo en México, su desarrollo y el impacto económico de la realidad internacional en un contexto de políticas neoliberales. Es además, un estudio de geopolítica y seguridad nacional que pretende asumir una posición ante los retos que depara la próxima centuria a México, uno de los cuales es la forma en que aborde el problema de las relaciones con el mar.

Se ha querido presentar una visión de cómo vemos el mundo desde México, nuestra zona geográfica y cultural, el enfoque estratégico del panorama histórico, el comportamiento de los agentes exteriores y nuestra percepción de seguridad -amenazas o enemistades tradicionales- elementos que conforman la determinación de nuestra nación en forjar un futuro específico.

La geopolítica nos presenta una visión de las relaciones de fuerza en las que México se encuentra inmerso, concediéndose un lugar privilegiado a los océanos, masa principal del planeta, en la que se disputa la potencia marítima cuya posesión ha asegurado la hegemonía anglosajona desde hace dos siglos.

El mar es ante todo un recurso y un medio de comunicación que debe ser aprovechado para superar los aún débiles lazos que unen a nuestro país y las carencias que limitan su desenvolvimiento económico.

La trascendencia del poder marítimo, como estrategia para la inserción de México en la política mundial sin exponer la viabilidad de su modelo social, es otro de los objetivos de este trabajo. Porque si pretendemos acceder a un mejor nivel de desarrollo, es decir, una nación industrialmente avanzada, con una sociedad atenta a las desigualdades sociales y que aproveche racionalmente los recursos de que dispone, necesitamos modificar nuestros horizontes y ver más allá de las cimas de nuestros volcanes.

CAPITULO I

GEOPOLITICA Y PODER NAVAL

1.1. GEOPOLITICA.

La geopolítica es la ciencia que explica el comportamiento y la capacidad política, a través del ambiente físico, la historia y las condiciones socioeconómicas. La geopolítica considera la estructura mundial y sus Estados componentes como un conjunto de escenarios en los que influyen diversos factores: sociales, económicos, políticos, estratégicos, poblacionales, recursos naturales, históricos y geográficos, que juntos influyen en la planeación de la política internacional.

El quehacer del hombre, los acontecimientos políticos que forman el curso de la historia, tienen lugar en escenarios geográficos que son influidos por elementos naturales y humanos. En los primeros encontramos la localización, clima

* La redacción de este capítulo utilizó algunos conceptos vertidos por la profesora Mercedes Pareña Gil en el curso de Taller de geografía política y geopolítica de 1989.

y topografía del espacio, junto con los factores de carácter humano: economía, tecnología y estructura social.

La valoración de estos elementos nos permite realizar juicios estratégicos sobre coyunturas actuales o escenarios futuros, que podemos definir como la aptitud de predecir riesgos y medios en el desarrollo de acontecimientos sociales, económicos y políticos.

En suma, la geopolítica nos aproxima a la complejidad del desarrollo de la historia del hombre, su integración dentro de una unidad estatal y sus relaciones con otros Estados, con la posibilidad de influir en su desenlace. "La geopolítica considera entonces que su misión es la de establecer los objetivos políticos y señalar el camino para alcanzarlos."¹

En este sentido, en la geopolítica se conjugan los conocimientos de otras ciencias para apreciar la vida y evolución de un Estado. Por esta razón, en el futuro los geopolíticos y los geoestrategas estarán presentes con más fuerza en las decisiones gubernamentales, ya que por primera vez en la historia del hombre, les es dado, proponer en forma científica escenarios de procesos sociales en los que se puede discernir acerca del futuro e incluso modificar condiciones adversas, para lograr el éxito. "¿Se trata realmente de una ciencia? En el fondo, la cuestión carece de

1. Andreas Dorpalen, *Geopolítica en acción. El mundo del general Haushofer*, p. 19.

importancia: no es esencial desde el momento en que tomamos conciencia de que la articulación de conocimientos referentes al espacio, es decir, la geografía, es un saber estratégico, un poder."2

La sensibilidad geopolítica permite la apreciación de las tensiones a escala internacional, ubica valores y espacios en continuo cambio que son sujetos de la política, ya que estos se encuentran sujetos a la presión de diversos factores que se trasladan de un espacio a otro de modo dinámico. "El equilibrio real del poder político en un momento dado es, por supuesto, el producto de condiciones geográficas, tanto económicas como estratégicas, por una parte, y del número relativo, la virilidad, los equipos y la organización de los pueblos competidores, por la otra."3

La geopolítica como sistema y ciencia enseña a los gobernantes realidades políticas concretas que sirven a las políticas nacional e internacional. El peligro que encierra su conocimiento es el uso que se haga de él, su legitimidad la hará aceptable o no. Este es el reto al que se enfrentan los pueblos. "La geografía ha sido ante todo, un saber estrechamente ligado a la práctica política y militar, un conjunto de conocimientos indispensables para la formulación de las estrategias y tácticas; en fin que el razonamiento

2. Yves Lacoste, *La geografía: un arma para la guerra*, p. 7.

3. Halford J. Mackinder, "El pivote geográfico de la historia", en *Antología Geopolítica*, p. 80.

geográfico, a la luz política y militar, se convierte en conocimiento estratégico; en donde la geografía militar, además de los instrumentos clásicos para el despliegue de los poderes terrestre, marítimo y aéreo, habría que agregarle una geografía submarina y la que pueda tener en cuenta los problemas espaciales."⁴

El hombre había observado a través de su historia la influencia del medio en su diario acontecer, pero fue a fines del siglo pasado, con el advenimiento del imperialismo, cuando reconoció que la geografía podía dar las pautas para actuar, elegir y aplicar una política en la paz o en la guerra. De esta manera, la geopolítica nació del estudio de las relaciones entre lo social, lo económico, lo humano y el medio físico.

En la Edad Antigua existieron pensadores que intuyeron estos lazos, pero no llegaron a sistematizar sus ideas en estudios geopolíticos. Al finalizar la Edad Media resurgieron los estudios geográficos como consecuencia de la secularización de las ciencias y los intereses políticos y comerciales que impulsaron a los europeos a descubrir las fronteras del mundo. Además, en esta etapa se gestaron las monarquías absolutas, que serán embriones de los modernos Estados-nación.

4. Mario Santos Caamal, *El poder nacional en las relaciones internacionales*, pp. 130-131.

Ya en la Edad Moderna encontramos los escritos de Nicolás Maquiavelo (1469-1527), sobre el gobernante perfecto, en los que razona sobre la base geográfica de los Estados.

Importantes en el desarrollo de la geografía como ciencia global fueron los escritos que los conquistadores españoles dejaron sobre los pueblos americanos. Hernán Cortés y Bernal Díaz del Castillo destacan por sus descripciones de las costumbres, religión, Estado y comercio del Imperio Azteca, el "Pueblo del Sol".

Sebastián Münster (1489-1552), alemán de origen, es el autor de la primera obra moderna de geografía descriptiva: *Cosmografía* (1544), donde relaciona las divisiones políticas, costumbres de los habitantes y condiciones naturales.

El francés Jean Bodin (1530-1596), es el primer estudioso que sistematizó las relaciones entre el Estado y la geografía en su obra principal: *Los seis libros de la República*, por esta razón puede ser considerado como el primer geopolítico.

El mariscal de Francia, Vauban (1633-1707), contribuyó con los estudios que realizó sobre la geografía regional y su influencia en la política y en la estrategia. Sus sistemas defensivos, basados en las diferencias entre los territorios, revolucionaron el arte militar en Europa.

En la filosofía de la Ilustración, destacan los escritos de Montesquieu (1689-1755), donde afirma que el estudio de la naturaleza no es un fin, sino el medio para estudiar la ocupación de los Estados y sus relaciones recíprocas.

La Edad Contemporánea se inicia con la Revolución Francesa de 1789, que en tantos aspectos significó un cambio radical con el pasado, al acelerar la conformación del Estado moderno y la sistematización de la ciencia política y la geografía.

En el siglo XIX continuaron los estudios que llevaron al surgimiento de la geografía política y la geopolítica. Destaca el trabajo que realizó el ilustre alemán Alejandro de Humboldt (1769-1859), que en su principal obra *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España* (1811), analiza la economía, la defensa, los litorales y demás accidentes físicos, la vida humana y la política de los países americanos -en particular de la Nueva España-, como un conjunto de relaciones o como un todo que es influido por los factores geográficos.

A fines del siglo XIX, las ideas positivistas, el racionalismo kantiano y las teorías orgánico-espaciales de Darwin, influyeron notablemente en el progreso de la ciencia geográfica, en este ambiente surgió la figura de Federico Ratzel (1844-1904), científico alemán al que se considera precursor de la geopolítica. Ratzel estudió las principales

disciplinas que componen la geografía: la geografía humana y la geografía política, que analizó y fundamentó para relacionar lo geográfico con lo político, proponiendo un método científico para la investigación de los factores geográficos en la vida de los Estados.

Afirmó que el hombre está expuesto a la influencia del medio ambiente dentro de un determinado escenario. Nació así su teoría del "hombre-suelo" que da origen a la expresión "humanidad-territorio" como concepción moderna del Estado, al que se refirió como población dentro de un espacio determinado.

El Estado se encuentra en un espacio *-Raum-* determinado por su extensión, sus características físicas y clima. Se ubica en una posición *-Lage-* que está dada por los factores geográficos de su entorno, pero que la población puede modificar según su conocimiento del espacio.

La vida del Estado se manifiesta externamente por el comercio y la relaciones internacionales. Ratzel llegó a comparar al Estado con los organismos vivos, dando lugar a la escuela biológica del mismo y preparando el terreno para las ideas expansionistas de sus sucesores.

La obra de Ratzel influyó en el pensamiento contemporáneo alemán, que necesitaba armas para justificar la política de

fuerza que debería llevar al Imperio hacia la hegemonía mundial. El determinismo expansionista de los intelectuales alemanes, aportó nuevos elementos a la ciencia geopolítica.

Sobresale el trabajo del político e historiador Heinrich Gotthard von Treitschke (1834-1896), quién concluyó que la actividad estatal significa poder y esta se encuentra libre de consideraciones morales. Afirmó que el Estado está sujeto a un proceso de crecimiento, pues necesita de un espacio para sobrevivir al que denominó "espacio vital" o *Lebensraum*.

Actuando como contrapeso a la escuela determinista alemana encontramos los trabajos de Vidal de la Blanche (1845-1918), que contribuyó en el pensamiento de la geografía política con la concepción posibilista de la conducta humana, que reacciona con su inteligencia ante las relaciones y permanencia de otros factores ajenos al medio geográfico.

Sir Halford John Mackinder (1861-1947), fundador de la escuela inglesa, expuso en 1904 una conferencia en la Sociedad Geográfica Real que tituló "*El pivote geográfico de la historia*" donde con hechos históricos demostró el papel de la geografía en la historia del hombre, dando a conocer la teoría del "corazón de la tierra" -*Heartland*- y la importancia del poder terrestre.

Rudolph Kjellen (1864-1922), sueco de nacimiento, es el padre de la ciencia geopolítica. En su obra *El Estado como forma de vida*, empleó por primera vez el vocablo *geopolítik* para designar a una nueva rama del saber intimamente ligada con la geografía, pero cuyo objeto y finalidad es el Estado.

Identificó al Estado como un organismo con vida, cuya fuerza depende del grado de relación de los cinco aspectos antes señalados, que nace, se desarrolla y muere respondiendo al impulso orgánico que le proporciona el poder, su atributo más importante.

Después de Kjellen, la geopolítica recibe un extraordinario impulso en Alemania, país que había sido derrotado en la Primera Guerra Mundial. Destaca el trabajo del mayor general y profesor universitario Karl Haushofer (1869-1946), que sintetizó la obra de sus predecesores: Ratzel, Mackinder y Kjellen, para justificar la expansión de Alemania en su búsqueda por satisfacer sus necesidades industriales y poblacionales. Por ello, quedarían dentro del "espacio vital" de Alemania, Europa central y oriental -*Heartland* de Mackinder- para mantener un Estado vitalmente fuerte (Kjellen).

La controversia que desató su pensamiento difundió por el mundo los lineamientos geopolíticos, esto y el hecho de que el nazismo se haya servido de sus ideas para justificar la

agresiva política que dio lugar a la Segunda Guerra Mundial. hicieron que la geopolítica fuera considerada una pseudociencia.

En la postguerra, la geopolítica pasó a la clandestinidad en la mayoría de los países. Sólo en los Estados Unidos y en los regímenes militaristas de América del Sur, conoció un nuevo florecimiento, en el marco de un mundo antagónico dividido en dos bloques. La geopolítica supero en este lapso los esquemas relativos a la expansión de una nación estrangulada -el supuesto caso alemán- pero cayó en la justificación de la lucha bipolar.

Actualmente la geopolítica encuentra su lugar como ciencia que realiza estudios prospectivos de los cambios globales del espacio, la relación de éste con el poder y su vínculo con las doctrinas de seguridad nacional, elementos que puede servir de fundamento a la política nacional e internacional. En este sentido, es utilizada ampliamente en la moderna Teoría de los Escenarios, de la que su exponente más notorio, George F. Keenan, es un conocido geopolítico.

Como hemos visto la geopolítica, como disciplina autónoma, nació en este siglo, pero su antecesor inmediato es la geografía política de los siglos anteriores. La diferencia entre una y otra radica en que la primera tiene fines primordialmente políticos, estudia el espacio, su forma y

posición que sugieren una estrategia determinada. Por otro lado, la geografía política es descriptiva y estudia las modificaciones que los hechos políticos producen en el espacio. J. Vicens Vives afirma que la geopolítica: "Resume los resultados de la Geografía Histórica y de la Geografía Política en una síntesis explicativa, que intenta aplicar a la consideración de los sucesos políticos y diplomáticos contemporáneos. No pertenece propiamente a la ciencia geográfica."⁵

Es evidente que toda geopolítica tiene estrechos lazos con programas o políticas de seguridad, basadas en las relaciones de poder y fuerza, pero esto será inevitable mientras existan en el mundo centros de poder y Estados que carecen de él, en tanto existan diferencias en el desarrollo de los pueblos y en la distribución de los recursos, Estados ricos y pobres, con religiones diferentes. con amplios litorales o sin ellos.

La geopolítica estudia las diferencias de nuestro planeta, su objeto es el espacio, sometido a cambios incesantes que se pueden prever y orientar. El espacio mundial está circunscrito a la competencia y rivalidad de los Estados -centros de poder- la lucha que tiene lugar entre ellos constituye la historia de la humanidad desde la perspectiva geopolítica.

5. J. Vicens Vives, *Tratado General de Geopolítica. El factor geográfico y el proceso histórico*, p. 76.

El espacio, la población, el territorio, las estructuras políticas y sociales son elementos interdependientes de la geografía general que, condicionados por el aspecto político del mundo, son analizados por la geopolítica. "En realidad, la valoración de todos estos elementos, considerados conjuntamente como la ecuación nacional de poder, sólo tiene significado con relación a las ecuaciones de poder de otros estados, considerados en el contexto de alguna época, situación o sitio específico."⁶

Sin embargo, el hombre con su capacidad de progreso material y el poder que ejerce sobre el mundo que le rodea, es el factor preponderante de las relaciones geopolíticas.

Se considera al espacio en la medida en que el hombre con su religión, cultura, régimen económico y carácter histórico lo utiliza y habita motivando su lenta evolución. El espacio terrestre ha sido organizado por el hombre en formas diferentes, lo que ha dado lugar a la división en Estados.

El territorio es el escenario de los procesos políticos y la acción de los Estados. Su valor como factor de poder, cambia con el progreso de la ciencia y la técnica, ya que la acción del hombre -comunicaciones, uso de fuentes de energía,

6. Jack C. Plano y Roy Olton, *Diccionario de Relaciones Internacionales*, p. 27.

agricultura e industria- transforma la naturaleza pasiva.
revalorizándola.

En este sentido, la posición, tipo de economía y dimensión del territorio estatal son, en términos estratégicos, cualidades que definen las condiciones fundamentales del poder y el sistema de relaciones con otros espacios.

Las estructuras políticas y sociales tienen su origen en la organización económica, las costumbres y la historia de los pueblos; es decir, en los valores y deseos de una población que se encuentra en un territorio y está organizada en una forma particular.

La población es un elemento esencial del territorio político, su importancia depende de la densidad o grado de poblamiento que permita el adecuado aprovechamiento de recursos y fuerza de trabajo; en otras palabras, su valor está unido a la relación entre población y posibilidades económicas de un Estado.

1.2. EL PODER MARITIMO.

El mar es el espacio más amplio sobre la tierra, el "Mar Mundial" abarca los océanos Atlántico, Pacífico e Indico, que con innumerables ramificaciones se extiende a través de todo el globo terráqueo, formando una unidad vasta e ilimitada.

Su influencia se considera una de las fuerzas más dinámicas en el esquema geopolítico, porque significa la posibilidad de recursos explotables y riqueza producida por el comercio, circunstancias que imprimen rasgos de audacia y determinación en el espíritu de los pueblos. "La extensión del mar esta abierta a todos los pueblos que viven a lo largo de sus costas. Aun cuando no puedan dominarlo políticamente, pueden comerciar en él."⁷

La amplitud del mar aumenta la perspectiva del comerciante, del militar y del estadista en la escala geopolítica, porque el poder e influencia de una nación se extiende por este medio, hasta los confines del mundo, ya que la navegación ha convertido al mar en parte de la tierra. Vemos aquí las dos características del espacio oceánico: como sujeto de la

7. Friedrich Ratzel, "El Mar como fuente de grandeza nacional", en *Geopolítica en acción. El mundo del general Haushofer*, p. 87.

economía y como sujeto de la política, lo que define su carácter geopolítico.

Los océanos son caminos que unen puntos distantes del mundo, su valor depende de la capacidad que tienen para funcionar como medio de comunicación. Es decir, tienen una relación directa con su situación geográfica, los puntos estratégicos que encierran o rodean y la voluntad de los Estados para acceder a los recursos que guarde en su interior, si pretende establecerse como potencia marítima. Por lo tanto, el dominio de las comunicaciones trae como consecuencia la hegemonía en la explotación de los recursos marinos.

La pobreza de la tierra continental ha obligado a algunos pueblos a lanzarse hacia el mar, para obtener los recursos que su país no era capaz de proporcionar, porque los océanos representan la posibilidad, siempre abierta del comercio, de nuevos recursos y riquezas.

Por esto, en todo tiempo los espacios oceánicos han atraído la atención de los pueblos y producido giros en la historia de la humanidad, como lo fueron el comercio con Oriente, la batalla de Lepanto, el encuentro de Colón con América, la explotación de la América española y el advenimiento del capitalismo en Holanda e Inglaterra.

En otras palabras, los océanos han fortalecido el desarrollo económico de los pueblos y aumentado los lazos entre ellos, al crear condiciones favorables para el surgimiento de nuevas industrias y la aparición de la marina mercante, pesquera y la marina militar o Armada. "Desde la más remota antigüedad, el acceso al mar es una condición altamente favorable para la expansión de un país. Cabe también pensar que es necesaria para alcanzar un cierto grado de poder mundial, inconcebible cuando el Estado debe valerse de intermediarios para sus relaciones exteriores."8

El comercio marítimo desarrolla la fuerza de los estados, porque le impone nuevos esfuerzos para su ampliación y protección; es decir, el comercio está acompañado de la expansión política, ya que un aumento de éste, fortalece y proyecta el poder marítimo.

Para la geopolítica el mar es la base del poder mundial, porque extiende la influencia de un país a través de todo el mundo, mientras que la influencia de una potencia terrestre termina en sus propias fronteras. Asegurado el espacio terrestre de un país, el segundo paso geopolítico debe ser el impulso hacia el mar; este hecho constituye el evento más notable en la historia de cualquier nación.

8. Pierre Collier, *Geopolítica y geoestrategia*, p. 20.

Para desarrollar todas las fuerzas productivas de un país, con el objeto de crear un poder marítimo, es necesario proyectar una política permanente que conjugue los aspectos marítimo y continental, de manera que dicha nación se coloque entre las más avanzadas del orbe y logre una posición de poder mundial de primera magnitud. "En conclusión, toda estrategia naval tiene como meta incrementarse, tanto en la paz como en la guerra, para aumentar el poderío de su pueblo." 9

La política marítima debe prepararse con cautela ya que el éxito de toda estrategia geopolítica, consiste en realizar metódicamente, los distintos pasos que conlleven a los objetivos deseados. Debe comenzarse por inculcar a los pueblos la necesidad de un viraje en su historia, enfatizando la importancia que tendrá este cambio en el futuro de su propio país.

Este debe ser un cambio mental, acercar a los hombres al mar, para que observen las ventajas del comercio y la riqueza que proviene de él. De esta manera se creará una conciencia marítima en el espíritu de la nación.

Posteriormente debe inducirse el acercamiento físico de la población al mar, con la construcción de puertos y zonas

9. A. T. Nahan, "La influencia del poder naval en la historia", en *Antología de geografía histórica moderna y contemporánea*, p. 249.

industriales en la costa. que movilicen a la gente de las montañas y los valles interiores hacia el mar.

1.2.1. EL PODERIO MARITIMO DEL ESTADO.

El poder es un concepto espacial, el ámbito donde se desarrolla la potencia del Estado, con sus componentes básicos: territorio, población y gobierno, que dirige para la consecución de sus fines. El poder del Estado se desarrolla conforme al escenario en que actúa, dividiéndose o multiplicándose de acuerdo a sus posibilidades.

El poderio marítimo está íntimamente relacionado con la economía y es en su conjunto un instrumento de la política del Estado que consiste en el aprovechamiento eficaz del espacio oceánico. "En la medida que un Estado aumenta su poder político, sus relaciones económicas exteriores toman diversas direcciones y le interesa que la salida al mar se oriente en ese sentido."¹⁰

Sus principales componentes son la posibilidad de investigar y explotar las riquezas oceánicas, la creación de cuadros profesionales, el desarrollo de una marina mercante y pesquera, que cubra las necesidades nacionales y la

10. Jorge L. Tanaya, *Geografía económica y política*, p. 279.

construcción de una marina de guerra capaz de defender los intereses de un país, ya que los mares y océanos son, desde tiempos inmemoriales, el marco de la rivalidad económica y política entre los Estados. "Creemos que, en su conjunto, el poderío marítimo de un país debe considerarse, ante todo, como la capacidad del Estado para poner todos los recursos y posibilidades del océano al servicio del hombre y emplearlos íntegramente para el desarrollo de la economía cuyo estado, en definitiva, determina todos los aspectos de la vida del país, incluida su capacidad defensiva. En este sentido, el concepto de poderío marítimo es similar, en cierto grado, al de potencial económico del Estado. En este plano, el poderío marítimo puede considerarse como parte integrante del potencial económico. Al mismo tiempo, también es parte del poderío militar."¹¹

El desarrollo económico de los países crea la necesidad de contar con medios de transporte baratos, que puedan realizar movilizaciones masivas de mercancías, con pequeñas inversiones de capital, bajo consumo de energía y que comuniquen el propio territorio con el de otros países. Por esto es importante la expansión de una marina mercante, que asegure la independencia política y económica del comercio interior y exterior.

11. Serguéi G. Górshtov, *Las fuerzas navales. Su historia y su presente*, p. 32.

Una marina mercante eficiente evita la fuga de divisas por los pagos de fletes y puede aportar importantes recursos al país, un ejemplo claro es la Gran Bretaña, cuya marina mercante realiza operaciones en todos los mares del mundo para los países que carecen de ella; ya que "la obligación de utilizar los transportes extranjeros es una pesada carga para una nación y entraña una especie de vasallaje. En fin, la explotación de ciertos recursos naturales está en dependencia directa de los transportes; así, el más importante de la actualidad, el petróleo, cuyos yacimientos están concentrados en regiones muy limitadas del globo y cuyo solo transporte absorbe el 50% del tonelaje mundial."¹²

El papel de la flota pesquera es el asegurar fuentes alimenticias de bajo costo para la población de un país. Su capacidad de explotación del medio marino, está en relación directa con la investigación científica y el grado de perfección técnica con que realice sus operaciones.

Pero la flota pesquera por sí sola no representa un recurso o medio de explotación; es necesario crear una industria capaz de procesar los alimentos y los recursos biológicos que proporciona el mar. Igualmente es necesario expandir la industria siderúrgica, la técnica y la investigación científica, la minería, los puertos y los astilleros, como proyección de una política marítima, porque sin estas

12. Celerier, *op. cit.*, p. 28.

industrias conexas no puede existir una marina, menos aún un poder marítimo. La marina mercante y la Armada son producto de la industria moderna y los avances tecnológicos del hombre.

La marina de guerra es parte integrante del poderío marítimo y demuestra el poder real del Estado en la política mundial. Su utilización en tiempos de paz, como medio de "disuasión diplomática" o en tiempos de guerra, como vanguardia defensiva de los intereses de los Estados, ha quedado demostrada a lo largo de la historia. "En este sentido, las fuerzas navales son parte de un concepto más amplio que puede tener implicaciones políticas, económicas y de seguridad. Por lo tanto, la fuerza naval es la declaración que hace una nación de que tiene intereses marítimos específicos y tiene por política protegerlos."¹³

Por su versatilidad, la Armada plantea una amenaza potencial para el enemigo, ya que es posible la destrucción de su comercio. Además, en la Era Atómica, la universalidad de los medios marinos, como portadores de misiles y aeronaves, crea la amenaza de llevar a cabo misiones punitivas desde cualquier parte del globo, sin ser detectados por la defensa del país atacado.

13. United Nations, *The Naval Arms Race*, p. 15.
Traducción hecha por el autor de este trabajo

Una nación con intereses en el mar debe construir los medios defensivos que protejan sus recursos, el comercio que realizan sus barcos y su integridad territorial. "En fin, la Geopolítica del océano no se concibe ni se entiende sin el buque, aunque éste sea consecuencia y no causa de un pensamiento político dirigido al mar. El buque es instrumento poderoso y principal en la estructura de una técnica para el desarrollo del pensamiento geopolítico oceánico y fortalece a la estructura de una Geopolítica cósmica."¹⁴

Otro componente del poder marítimo son los puertos y bases navales. Una potencia marítima que posee posiciones de valor estratégico cercanas a las corrientes de tráfico comercial, hace patente su poderío en el uso que hace de su transporte marítimo para incrementar sus negocios y desarrollar su comercio.

Las posiciones marítimas y los accesos estratégicos a los océanos, presentan ventajas políticas y económicas, que son necesarias para alcanzar cierto grado de independencia y poder mundial: el Estado que controla un estrecho, domina las comunicaciones que pasan por él y posee una posición absoluta en el espacio donde se encuentra. La posición es un factor clave de la geopolítica del mar, pero sólo si una población

14. Lorenzo del Peón Álvarez, *Geopolítica y geoestrategia. Reflexiones*, p. 127.

con mentalidad marítima es capaz de utilizar las ventajas que ofrece.

Por último, el Estado debe tener en cuenta el equilibrio de los distintos factores que componen su poderio marítimo. Es necesario que determine con precisión, de modo racional sus objetivos, tanto cuantitativa como cualitativamente.

Por lo tanto, el poderio marítimo presupone definir el papel que tendrá el desarrollo naval dentro del Estado, para que éste sea capaz de cumplir con los objetivos que se le asignen en la política general del país. "Los motivos para desarrollar la capacidades navales son muy amplios. Varían desde la autodefensa local hasta el uso del potencial estratégico nuclear, desde la capacidad para la intervención interoceánica hasta la demarcación de límites de protección y seguridad; desde la tradicional protección al comercio y el interés nacional hasta el establecimiento de nuevas áreas de jurisdicción económica exclusiva."¹⁵

El carácter del equilibrio del poderio marítimo no es permanente, por el contrario, cambia incesantemente de acuerdo a las condiciones históricas, geográficas, políticas, la correlación de fuerzas y el avance tecnológico, que determinan los cambios y adaptaciones en la visión geopolítica del Estado y en su actuación internacional.

15. United Nations, *op. cit.*, p. 14.

Los elementos del poder marítimo fueron sistematizados por el Almirante Alfred Thayer Mahan. Algunos de ellos han sido mencionados en general, pero hemos considerado importante referirnos especialmente a ellos.

LA SITUACION GEOGRAFICA. La posición de un país proporciona ventajas comparativas para el desarrollo del poder marítimo, pues la insularidad o el carecer de enemigos terrestres dejará las manos libres de un Estado para ocuparse exclusivamente del progreso naval.

LA CONFIGURACION Y CONFORMACION FISICA. Las características físicas del territorio de un país, fomentan la apertura de un pueblo hacia el mar o cierran el fácil acceso a él. Una costa con puertos accesibles o la desembocadura de ríos, son elementos de riqueza y poder en tiempos de paz; el poder naval surge de la necesidad de defensa de estos puntos en tiempos de guerra.

En un país rico en recursos naturales, la población que lo ocupa difícilmente se sentirá impulsado al mar. Un territorio sin recursos, empujará a la población hacia el mar para cubrir sus necesidades.

LA EXTENSION TERRITORIAL. Se refiere a la extensión de las costas y tiene relación directa con la densidad de la población, ya que una población escasa en un país con largos litorales será un factor de debilidad, pero un territorio sobrepoblado y de pequeñas dimensiones dispondrá a la población hacia el desarrollo del poder marítimo.

LA POBLACION. Al Estado interesa la cantidad de personas que se dedican a actividades relacionadas al mar: comercio, puertos, marina y flota pesquera, ya que éstos constituyen la reserva humana que sostiene el poder marítimo. El carácter de éste, tiene que ver con la explotación del potencial marino en tiempo de paz: "una marina mercante también crea una reserva militar de hombres que saben lo que significa salir al mar, con experiencia sobre puertos extranjeros y gente extranjera; esto va fundando las tradiciones y conciencia marítima con que una nación como Gran Bretaña puede contar."¹⁶

EL CARACTER NACIONAL. Los pueblos marítimos se sienten cómodos en el mar, su conciencia los impulsa a promover el aprovechamiento de sus recursos y a emprender actividades comerciales. Un pueblo audaz, conocedor de los océanos,

16. David Fairhall, *El poderío naval ruso*, p. 180.

buscará mediante el trabajo de sus negociantes y mercaderes, el incremento de su comercio, que conllevará un aumento de la marina.

El carácter nacional de un pueblo pretenderá elevar su poderío, si su empeño comercial así lo exige, porque estará consciente de su propia misión en el mar. Los pueblos marítimos obtienen su fuerza de la lucha que sostienen por la conquista del mar.

LA CLASE DE GOBIERNO. Los gobernantes están obligados a identificar los sentimientos de la población para conformar una base sólida que determine los componentes del Estado a actuar globalmente en aras del poder naval, en un esfuerzo permanente. Esta será la misión de la dirección gubernamental para lograr un objetivo estatal.

La voluntad del gobierno debe ser guiada por la razón, enérgica y perseverante, de manera que administre la política naval con eficacia y austeridad, pues de lo contrario tenderá a fracasar. Además, deberá existir un acuerdo franco entre gobernados y gobernantes para desarrollar integralmente su dominio del mar, teniendo como objetivo el bien de la generalidad. "Durante los tiempos de paz, debe el gobierno favorecer las tendencias un tanto aventureras de sus gentes, que darán como resultado un mayor intercambio tanto político,

como comercial y cultural entre todos; por otra parte, es innegable que un hábil manejo comercial lleva al desarrollo de grandes industrias, todo lo cual conduce al progreso en general"¹⁷

1.2.2. EL MAR EN EL DERECHO INTERNACIONAL.

Al conjunto de principios y normas de carácter internacional que constituyen el marco jurídico de las actividades de los estados en la superficie marina lo denominamos Derecho del Mar.

Este surgió en la Edad Antigua al impulso de las primeras relaciones comerciales establecidas entre puertos de diferentes regiones. Los usos y costumbres articularon conocimientos dispersos que, con el transcurso del tiempo, formaron un cuerpo de leyes de derecho consuetudinario que regulaban el régimen de los espacios marinos.

Posteriormente, el crecimiento de las fuerzas productivas, la generación de mercados y el progreso de la tecnología determinaron en este siglo, el desenvolvimiento de vínculos económicos mundiales que modificaron profundamente la conciencia política de los estados en su relación con el mar.

17. Mahan, *op. cit.*, p. 248.

El Derecho Internacional del Mar se encuentra articulado por principios fundamentales que guían de manera general la formulación de las normas jurídicas, de éstos destacan los siguientes:

El principio de la libertad de alta mar, supone la libertad de navegación para el aprovechamiento e investigación de los espacios oceánicos con diversos fines. Además, establece que los buques de cualquier nación son libres de surcar las aguas internacionales sin impedimento alguno. "Como una consecuencia de la doctrina de la libertad de los mares, las rutas de navegación marítima tuvieron que ser protegidas por la marina de guerra de los países, creándose así el poder marítimo."¹⁸

La utilización pacífica del Océano mundial, se refiere al no empleo de la fuerza o de la amenaza de emplearla en las relaciones entre Estados; el principio de la soberanía del Estado sobre sus aguas territoriales, establece la jurisdicción de los estados ribereños sobre las 12 millas de mar que rodean sus costas y la protección del medio marino, determina la obligación de proteger y preservar el Océano mundial como herencia común de la humanidad.

18. Jorge I. Tsaiyo, *op. cit.*, p. 290.

La creciente utilización del espacio oceánico como medio de comunicación y la necesidad de regular el aprovechamiento de los recursos marinos, trajo como consecuencia, en los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, la búsqueda de un marco jurídico universal que reglamentara su uso común por los Estados y la explotación racional de sus riquezas.

Con este objetivo, la Organización de las Naciones Unidas convocó en 1958, 1960 y 1973 a 3 conferencias internacionales que articularían los aspectos jurídicos, técnicos, biológicos, económicos y políticos de la actividad del hombre en el mar, para incorporarlos en varias convenciones que determinarían el carácter del mar territorial, la plataforma continental, alta mar y pesca.

El resultado más importante de estos trabajos es la Convención sobre el Derecho del Mar, del que México es parte, firmada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica. Este ordenamiento, pensado para crear un nuevo régimen legal con alcance mundial, al determinar el estatuto jurídico de los espacios marinos y regular las relaciones entre los Estados y los océanos, no ha entrado en vigor internacionalmente.

La Convención delimitó, con base en la costumbre internacional, el dominio y el carácter de los derechos marítimos de los Estados ribereños, clasificándolos en Mar

Territorial, Zona Contigua, Plataforma Continental, Zona Económica Exclusiva y Alta Mar.

El Mar Territorial es la franja adyacente a las costas sobre las que el Estado ejerce plena soberanía y está delimitado por 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de base que corresponden al límite de retiro de las aguas oceánicas o líneas de bajamar.

La Zona Contigua es el espacio marítimo situado a continuación del Mar Territorial, cuya extensión máxima a partir de las líneas de base, no es mayor a las 24 millas marinas. En este espacio los Estados costeros poseen derechos limitados principalmente a garantizar la seguridad del Mar Territorial.

La Plataforma Continental es el lecho de las áreas submarinas que se extienden hasta el borde exterior del margen continental o hasta una distancia de 200 millas, contadas a partir de las líneas de base. En esta zona el Estado costero tiene derechos de explotación de los recursos naturales del suelo y subsuelo, pero no tiene capacidad para intervenir la navegación aérea o naval.

La Zona Económica Exclusiva coincide en gran parte con la Plataforma Continental; es el área adyacente al Mar Territorial en la que el Estado costero o ribereño tiene

derechos para la explotación y conservación de los recursos naturales. Tiene una extensión de 200 millas marinas, medidas a partir de las líneas de base y comprende la Zona Contigua.

Alta Mar es el espacio marítimo que se extiende más allá de los límites externos de la Zona Económica Exclusiva en la que prevalece el régimen jurídico de la libertad e igualdad en la navegación, el sobrevuelo, la pesca y la investigación científica.

La "Zona" comprende los fondos marinos y oceánicos que están fuera de los límites de la jurisdicción nacional y cuyos recursos se consideran patrimonio común de la humanidad. La Convención de 1982 estableció una organización denominada Autoridad Internacional de los Fondos Marinos de la que son miembros todos los Estados partes de la Convención, que tiene como objetivo el control y administración de los recursos y actividades de los Estados en la "Zona".

El marco jurídico en que se desenvuelve la actividad marítima de México está estructurado a partir de las leyes nacionales y los tratados suscritos con otros Estados u organismos internacionales.

Las leyes mexicanas establecen la soberanía nacional sobre el Mar Territorial y el carácter de la explotación de sus

recursos, es el caso del Art. 27 Constitucional y la Ley general de Bienes Nacionales; además, regulan el tráfico y comercio marítimo -Ley Aduanera y Ley de Navegación- y el aprovechamiento de los recursos vivos y no renovables -Ley de Pesca y Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos.

Por otro lado, los tratados internacionales -celebrados a iniciativa de las Naciones Unidas- reglamentan el transporte en sus diferentes formas y el régimen de los puertos, normando, a través de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), las relaciones laborales, la seguridad e higiene en las terminales marítimas y a bordo de los buques..

La Organización Marítima Internacional -OMI- ha establecido normas mínimas de seguridad de la vida humana en el mar a través del Convenio de seguridad marítima y prevención de la contaminación -SOLAS-, firmado en 1974, y sus protocolos adicionales. Además, ha reglamentado las cuestiones técnicas que aseguran la prevención de la contaminación en el mar, por medio del Convenio -MARPOL- de 1973 y protocolos adicionales.

Por último, es importante mencionar que México ha celebrado tratados de carácter bilateral con otros países, como España, Brasil y Estados Unidos, que determinan las relaciones comerciales, la navegación, límites, protección y explotación de recursos renovables.

1.3. TEORICOS DEL PODER NAVAL.

ALFRED THAYER MAHAN. (1840-1914), sus obras principales: *La influencia del poder naval en la historia (1660-1783)*, *La influencia del poder naval en la revolución francesa y el imperio (1793-1812)*, *La vida de Nelson*, *El problema de Asia y sus efectos en la política internacional* y *El interés de América en el poder marítimo, presente y futuro*.

En 1900 expuso la teoría de la hegemonía mundial de las potencias marítimas, a través del control de puntos estratégicos alrededor del continente Euroasiático; es decir, las potencias marítimas dominan, bloqueándolas, a las potencias terrestres. Esta es su conclusión estratégica.

Consideró el poder marítimo como clave del poder mundial, mediante la teoría de que los mares y océanos del mundo conectan las masas de la tierra en vez de separarlas. Así, la adquisición y la defensa de los imperios de ultramar depende de la capacidad de controlar los espacios oceánicos.

En sus escritos analizó los acontecimientos navales y los factores que determinan el poder marítimo. Mahan realizó un estudio minucioso, desde las Guerras Púnicas entre Cartago y Roma, hasta las recientes de la Revolución y el Imperio: de

los elementos que explican la transformación de un país en potencia mundial, afirmando que el *imperialismo* supone el deber de los países por aumentar su territorio o de lo contrario entrarán en decadencia, ya que no pueden permanecer inamovibles espacialmente.

Sostuvo que en la historia de los pueblos, el dominio de los mares ha sido decisivo en el encumbramiento y decadencia de las naciones; por lo tanto, impulsó decididamente el poder naval de los Estados Unidos bajo la idea de que existía una misión estadounidense que se debía llevar a cabo a través de la expansión por los mares, para proyectar y utilizar eficazmente el poderío nacional más allá de su territorio, teniendo como prioridad el establecimiento de su supremacía en el Caribe y en el Pacífico.

Como estrategia naval, afirmó que los objetivos de las fuerzas navales eran la Armada y el comercio del enemigo. De acuerdo con estos principios, la marina de guerra debía enfrentar a la marina enemiga, para cortar las rutas de transporte oceánicas, de esta manera impediría las transacciones comerciales y obtendría el dominio del mar. Por lo tanto, el mayor peligro para una potencia marítima sería la posibilidad de la interrupción de sus relaciones con el exterior. "La presión silenciosa del Poder Naval" fue la gráfica expresión con que sintetizó este efecto agotador del cerco marítimo sobre un adversario reducido a esperar, sin recursos

económicos, el golpe de gracia de la potencia dueña de los mares"¹⁹

Como se ha mencionado, Mahan identificó seis elementos que son necesarios para que un estado pueda desarrollar su capacidad naval: posición geográfica, que determina la presencia de mares fríos o tropicales; configuración y tamaño del territorio, con puertos naturales y recursos; densidad de la población; carácter de la población y del gobierno, es decir, disposición para llevar a cabo una política marítima.

La obra de Mahan influyó notablemente en los políticos y dirigentes navales de su época, especialmente de Alemania, en aquella época empeñada en una carrera naval con la Gran Bretaña y en los Estados Unidos, que tomaron conciencia del papel del poder marítimo, como instrumento de poder mundial.

FRIEDRICH RATZEL (1844-1904), escribió un folleto publicado en 1900, titulado *El mar como fuente de grandeza nacional*, donde expuso sus ideas acerca del poder marítimo. Llamó al espacio oceánico un "todo coherente", que denominó "océano mundial" o *Heltmeer*, porque todos los mares conforman un horizonte ilimitado.

19. Daniel Castagnin, "Introducción", en *Poder global y geopolítica*, p. 15.

El poder marítimo refleja las relaciones de la ley de crecimiento de los espacios, de pequeños a amplios; la lógica de los pueblos comienza por obtener un acceso al mar, que contiene un elemento de grandeza y libertad y permitirá comunicarse con el resto del mundo.

Dominar las distancias, es el principal problema que se presenta en el mar; el espacio es el único que decide las conquistas militares o pacíficas, porque -como espacio- el mar amplía las perspectivas económicas y políticas del hombre. Por esto, Ratzel afirmó que la valoración histórica y el predominio que ejerce el mar actualmente, lo hacen encabezar la lista de las consideraciones geopolíticas: quien aspire al poder mundial, debe dominar al mar. Pero advirtió que la política ideal conjugará el poderío marítimo con el terrestre, ya que ambos se basan en los mismos conceptos de espacios amplios y significan la permanencia de una "gran potencia" a través de la historia.

HALFORD JOHN MACKINDER (1861-1947), sus obras principales: *El pivote geográfico de la historia e Ideales democráticos y realidades.*

En su primera obra expuso su teoría de la preponderancia del poder terrestre sobre el marítimo y la idea del Heartland, Mackinder afirmó que el hecho geográfico esencial es la

repartición de tierras y mares en el mundo. Este hecho establece la distinción fundamental entre las potencias marítimas y continentales.

El país que llegara a poseer la potencia terrestre -una masa continental homogénea, que alcance suficientemente los océanos- y la naval tendría el imperio del mundo. Es así que existe una lucha abierta entre los poderes terrestre y marítimo, los elementos que la determinan concurren constantemente a través de la historia.

Mackinder llegó a conclusiones estratégicas inversas a las de Mahan, pero la historia parece no darle la razón, ya que las potencias marítimas han bloqueado a las terrestres y las han dominado. Esta afirmación ha sido comprobada a lo largo de este siglo con el resultado de las dos guerras mundiales.

SERGUEI GUEORGUIEVICH GORSHKOV, autor de *El poderio naval del Estado y Las fuerzas navales. Su historia y su presente.*

A la edad de 31 años se convirtió en el Almirante más joven en la historia naval de la Unión Soviética. Como Comandante en Jefe de la Marina transformó a la Armada de su país en una fuerza oceánica independiente, capaz de realizar operaciones estratégicas en cualquier parte del mundo.

Se le considera el autor de la denominada *Doctrina Gorshkov* o *Doctrina Marítima Soviética*, que denota la influencia de las teorías de Mahan sobre el desarrollo del poder naval y Mackinder sobre el dominio global que podía ejercer el estado que controlara la Gran Isla Mundial o *Heartland*.

En este contexto, estableció que la Unión Soviética debía explotar las ventajas de su poder terrestre para realizar la conquista de una posición marítima mundial. "En la década de 1950-60 la *Doctrina Gorshkov* venció sus últimos opositores en el Kremlin y comenzó a ser puesta en práctica a fin de dotar a Rusia de un sistema mundial de facilidades navales. Pasaron entonces los rusos a actuar en el sentido de alcanzar puntos de aprovisionamiento y reabastecimiento en todas las aguas cálidas del Planeta."²⁰

Fue un decidido promotor del poder marítimo, al que concibió como un todo, ya que la marina de guerra, la mercante, la flota pesquera y la flota de investigación científica forman parte del poderío naval de los Estados.

Afirmó que la marina mercante asegura la independencia política y económica del comercio exterior, lo que permite el ahorro de divisas y la obtención de ingresos por el transporte de mercancías. Por otro lado, la marina mercante

20. Terezhina de Castro, "El Atlántico: sus imperativos geopolíticos y geoestratégicos, en *Geopolítica y Relaciones Internacionales*, p. 59.

tiene como misión, en tiempo de guerra, el mantenimiento del potencial económico-militar de un país, mediante el abastecimiento interoceánico.

La Marina de Guerra debe estar en aptitud de cumplir con eficacia los objetivos estratégicos que le asigne la dirección política, de acuerdo con las posibilidades económicas de un país. Por lo tanto, en su construcción se debe dedicar atención a los elementos componentes, para que, combinados de modo racional, guarden un equilibrio interno con las misiones que tiene encomendadas.

Para Gorshkov el equilibrio naval es el problema más importante del poderío marítimo, ya que el carácter de este, no es permanente, porque cambia con las condiciones históricas.

Subrayó que la doctrina naval debe partir de la necesidad de la marina de contar con buques que se adapten a distintos teatros de guerra con gran radio de acción y movilidad.

Afirmó que el hecho nuclear y la utilización de misiles constituyen el acontecimiento más importante en la técnica y estrategia naval moderna. Como consecuencia de este hecho, la formación de cuadros, la construcción de unidades y la asignación de objetivos se resolverá principalmente en tiempo

de paz, ya que será imposible, en el futuro, todo tipo de reproducción en tiempo de guerra.

Por último, hizo hincapié en la supremacía que habían alcanzado los portaviones y los submarinos, desde la Segunda Guerra Mundial, como las principales unidades de las Armadas.

CAPITULO II

EL FACTOR GEOGRAFICO

2.1. LAS FRONTERAS MARITIMAS.

El vasto territorio mexicano forma parte del continente americano y se halla dentro del hemisferio norte, excepto su porción meridional, que cultural y geográficamente pertenece a Centroamérica. Su extensión es de 1 958 201 km², que incluyen 5 073 km² de superficie insular.²¹ Ocupa por su tamaño el quinto lugar entre los países del continente y es, además, la nación más poblada de habla española.

El 29 de octubre de 1945 fue incorporada, al dominio de la nación, la plataforma submarina o zócalo continental, hasta la isobata de los 200 metros, que es la parte del fondo marino cercano a la costa que no tiene una profundidad mayor a los 200 metros. Esta medida aumentó la soberanía de la nación sobre una superficie de 431 051 km², que incluye las riquezas naturales de la zona.

21. Atlas Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989, cuadro 1.2.1., p. 5.

La frontera con los Estados Unidos de América, en el norte, fue establecida por los tratados de Guadalupe Hidalgo del 2 de febrero de 1848 y de la Mesilla, del 30 de diciembre de 1853. Tiene una longitud de 3 118 km. de los que 2 031 corresponden al curso del río Bravo, desde Cd. Juárez hasta el Golfo de México y 32 km. al curso del río Colorado.

Esta frontera que divide al continente americano, separa dos culturas distintas, la anglosajona y la iberoamericana, cuyos pueblos han tenido una historia y destino diferente.

En el sureste, la República Mexicana limita con Guatemala y Belice. La frontera con Guatemala quedó determinada por los tratados celebrados entre ambos países el 27 de septiembre de 1882 y el 1 de abril de 1895. Tiene una longitud de 962 km., de los que 85 corresponden al curso del río Suchiate y 300 a los ríos Chixoy y Usumacinta.

La frontera con Belice, cuña británica introducida entre México y Guatemala, fue establecida por el tratado del 8 de julio de 1897 y tiene una longitud de 259.2 km., de los que 148 corresponden al río Hondo y 17 al río Azul.

México queda así ubicado dentro de dos grandes regiones americanas: América del Norte y Centroamérica. El límite entre ambas se encuentra a la altura del paralelo 19, distinguiéndose, geográficamente, por un alineamiento

montañoso denominado Sierra Neo-volcánica o Transversal. Esta cordillera parte al país en dos y constituye un límite geológico, climatológico y geográfico.

Vivimos en un mundo oceánico; el 71% de la superficie terrestre está cubierta por las aguas. Tradición, poder, dominio y energía económica son los adjetivos que denominan los océanos que bañan las costas mexicanas. Parecería que México no tiene espacio en este conjunto, pues como no pertenece nuestro país al grupo de los desarrollados, la competencia con los demás es desde ahora desventajosa y un reto a vencer si realmente queremos sobresalir entre los demás países y adquirir el rango de potencia, ya que: "El nuevo orden mundial se juega en gran parte en el espacio marítimo, con sus recursos y sus puntos de apoyo."²²

Describiremos brevemente las características de estos océanos.

El Océano Pacífico es el mayor del globo; en los países ribereños de su cuenca pronto se alcanzará la cifra de 2 000 millones de habitantes, siendo su superficie de 161 7 millones de km² que representa la mitad de la superficie oceánica del mundo. A este océano le corresponde el 20% de la navegación mundial, pero esta cifra aumenta cada año en

22. Gérard Chaliand y Jean Pierre Rayeau, *Atlas estratégico. Geopolítica de las relaciones de fuerza en el mundo*, p. 207.

forma vertiginosa, debido a la poderosa dinámica económica de las regiones que encierran este oceano. "La importancia económica del Pacífico se determina en gran medida por la dependencia de los países de la cuenca respecto a las comunicaciones oceánicas, que cubren las necesidades de la economía y de las Fuerzas Armadas."²³

Los países de la cuenca del Pacífico están a la vanguardia del comercio y la tecnología de punta; sobresalen por su desempeño económico, Japón y los pequeños NIC's -*New Industrial Countries*:- Taiwan, Singapur, Corea del Sur y Hong Kong, los estados norteamericanos de California y Oregón con sus modernas industrias -algunas aplicadas exclusivamente a la tecnología militar- y sus bases militares. Por otra parte, la Columbia Británica en el oeste de Canadá y las provincias del Pacífico ruso, son zonas atractivas para el desarrollo por su potencial de recursos naturales.

Los países de la cuenca del Pacífico estuvieron agrupados en el periodo de la guerra fría, bajo la primacía de los Estados Unidos en bloques militares y económicos, enmarcados dentro de la política de contención hacia la Unión Soviética.

El Océano Atlántico tiene una superficie de 82 500 000 km², en el se encuentran los países de mayor desarrollo económico del mundo, habitados por 800 millones de personas. El

23. Borshkov, *op. cit.*, p. 19.

Atlántico es un océano occidental. "el Atlántico Norte es el <<mar interior>> del mundo europeo-norteamericano y de su ámbito geopolítico."24

Su función de eslabón entre América, Europa y África trae por consecuencia el uso intensivo de sus aguas. En este océano se localiza el 75% de los puertos marítimos del globo, destacándose el tráfico que se desarrolla en su parte septentrional entre Europa Occidental y América del Norte; por esta razón, es la principal vía marítima de las potencias industriales de la cual depende en gran medida su economía.

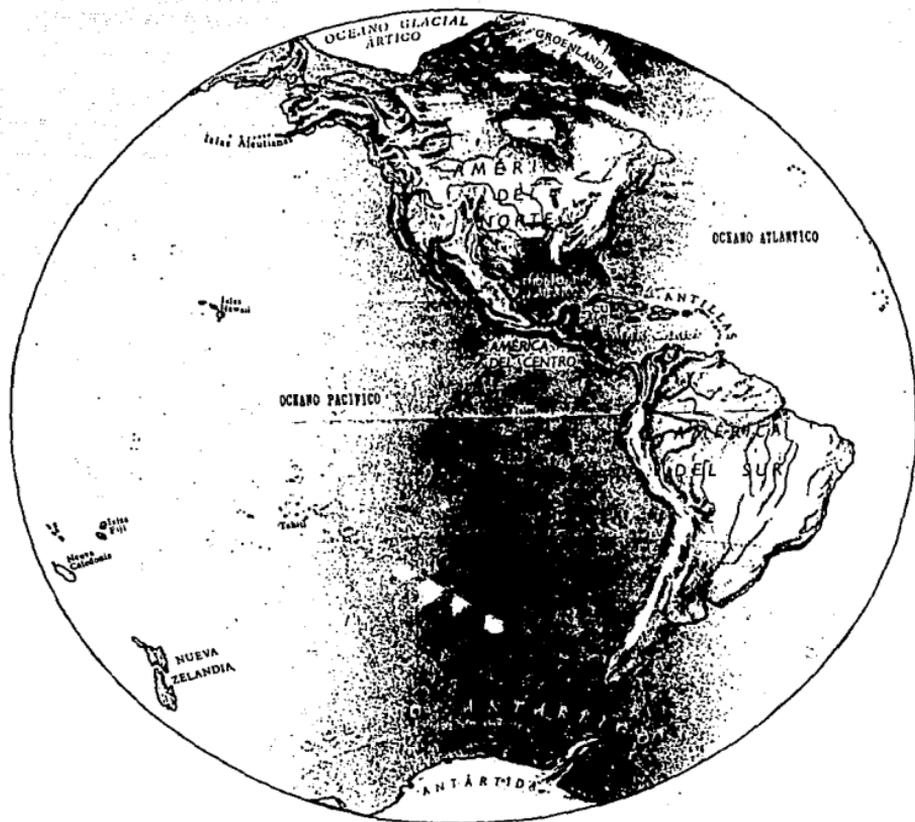
Por otro lado, en el Atlántico se concentran las principales fuerzas militares de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Alemania, Holanda, España y en su momento de la Unión Soviética, lo que le confiere un papel de excepcional importancia, ya que es una vía de comunicación de primer orden en el dispositivo militar de estos países.

2.1.1. LOS OCEANOS. LINDEROS DEL DESARROLLO NACIONAL.

El territorio mexicano se encuentra entre los dos más grandes océanos de la tierra, el Pacífico y el Atlántico. La suma de los litorales en ambos océanos es de 10 143 km., sin incluir

24. Chaliand y Rageau, *op. cit.*, p. 37.

MEXICO RODEADO POR LOS ESPACIOS MARITIMOS



el perímetro de las islas; de los que 8 475 corresponden al Océano Pacífico y 3 118 km. al Océano Atlántico. En el continente americano, únicamente el Canadá supera en longitud a las costas mexicanas. Sin embargo, las canadienses se encuentran bloqueadas la mayor parte del año, no así, las costas mexicanas que se encuentran libres de hielo en todo momento.

El litoral del Pacífico es elevado, ya que las serranías prácticamente hunden sus bordes en el mar; por esta razón, sus costas son acantiladas. Sin contar la península de Baja California, el litoral continental del Pacífico comienza, en el norte, en la desembocadura del río Colorado y termina en la desembocadura del río Suchiate en la frontera con Guatemala. En sus costas se encuentran los magníficos fondeaderos naturales de Guaymas y Topolobampo, las bahías artificiales de Manzanillo y Mazatlán y accidentes físicos notables como la bahía de Acapulco.

Tres de las cuatro grandes cuencas en que se divide el Océano Pacífico tocan las costas de nuestro país, siendo éstas, de norte a su sur, la Depresión del Norte, el Mar del Coral y el Mar del Sur. La cuenca del Océano Austral es la excepción.

La península de Baja California es el accidente físico más importante de la costa oeste de México, con excelentes bahías y varias islas. Es a su vez el relieve más notable a lo

largo de las costas del continente americano que baña el Océano Pacífico. El estrecho apéndice se extiende paralelo a la costa, dando al país el dominio exclusivo sobre el mar Bermejo o de Cortés, que se extiende hasta el cabo Corrientes.

Por su situación en la parte media alta del continente, del cual sobresale, la California, presenta un óptimo punto de apoyo para el comercio y los enlaces navales y aéreos, aunque aún no se le a dado su debido valor a esta parte del territorio mexicano.

La península de California limita por su banda oriental al Mar de Cortés, que se encuentra rodeado exclusivamente por tierras mexicanas. Este mar es el ámbito de desarrollo de los estados del noroeste de la República y la vía de acceso de la Altiplanicie Central con la estratégica California.

Hemos visto las posesiones insulares con indiferencia, a pesar del esfuerzo que recientemente se ha hecho para censar la importante cantidad de islas que rodean nuestras costas.

Los archipiélagos e islas del Pacífico cubren 4 643 km.² de superficie. Las más importantes son: la isla Guadalupe; la isla Cedros de origen volcánico, que hace suponer sea rica en yacimientos minerales, cierra por el occidente la bahía de Sebastián Vizcaino y actualmente se encuentra ocupada por

empacadoras de mariscos; la isla Margarita se destaca porque encierra las importantes bahías de Magdalena -en ella se encuentra la base naval de Puerto Cortés- y Almejas.

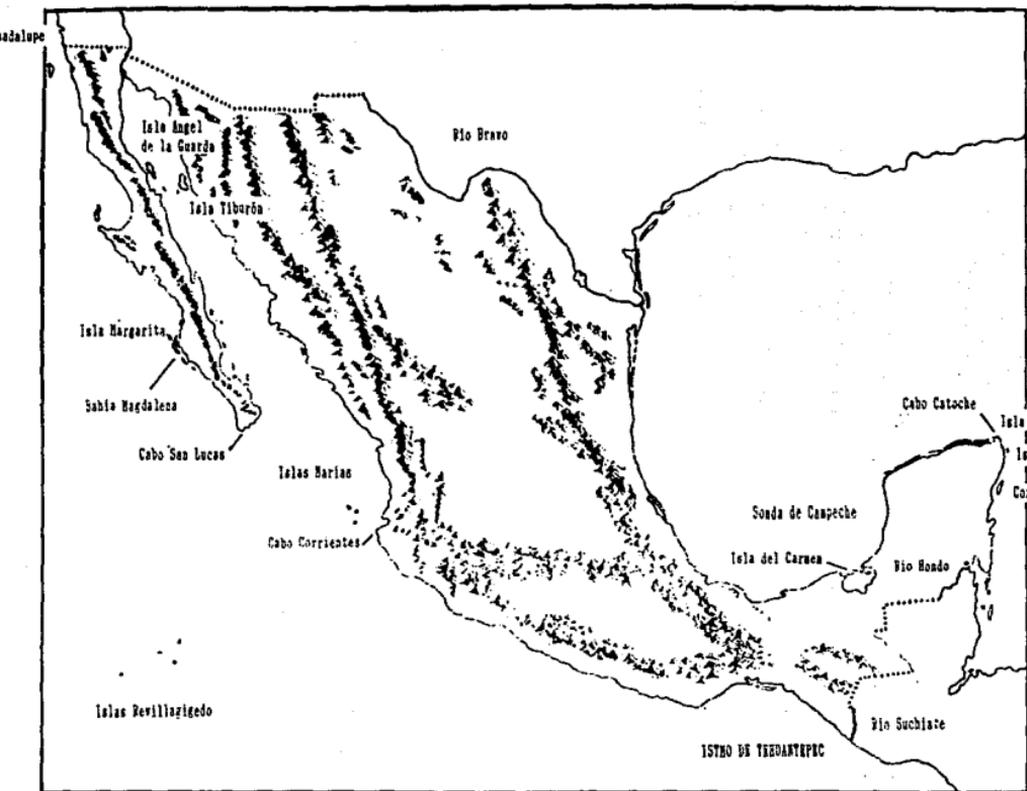
Las islas del Golfo de California son por sus dimensiones y sus recursos potenciales, las más importantes del país. Sobresalen por su tamaño y elevación, la isla Angel de la Guarda, el Carmen, Espiritu Santo, Cerralvo y frente al estado de Sonora, las islas de San Jorge y Tiburón.

Frente al estado de Nayarit se extiende el archipiélago de las islas Marias: María Madre, María Magdalena y María Cleofas. Alejado de la costa, en pleno Pacífico sobresale el archipiélago de las islas Revillagigedo -San Benedicto, Socorro, Clarión y Roca Partida- pertenecientes al estado de Colima. Por último mencionaremos a la isla de la Roqueta o Grifo, que domina la entrada a la bahía de Acapulco.

La porción del Atlántico, que limita el territorio mexicano hacia el este, forma parte de dos de las tres cuencas que integran el mediterráneo americano; estas son: el Golfo de México y el mar de las Antillas.

El Golfo de México forma la depresión más importante del océano Atlántico en todo el litoral americano. A éste corresponde la parte occidental del mar de las Antillas que

MEXICO
(ACCIDENTES GEOGRAFICOS)



se extiende entre la costa oriental de México y la meridional de los Estados Unidos.

Se encuentra cerrado en su parte sureste por la isla de Cuba. En el norte de ésta, se abre el canal de Florida que lo comunica con el Atlántico y, en el sur, el canal de Yucatán, que lo comunica con el resto del mar de las Antillas, "es el mar más mexicano y en él se halla el núcleo de la historia de su exploración y conocimiento del territorio. Este golfo está ligado a la historia general del país, tanto desde la época anterior a la venida de los españoles, como desde la Conquista."²⁵

El litoral del Golfo de México tiene una longitud de 2 253 km. Se inicia en la desembocadura del río Bravo y termina en el cabo Catoche, saliente de la isla Holbox, donde se inicia la costa del mar de las Antillas, con 865 km. de longitud. La línea costera continúa hacia el sur hasta la boca de Bacalar Chico, que comunica la bahía de Chetumal con la cuenca caribeña y finaliza en la desembocadura del río Hondo, que es el límite internacional con Belice.

La costa atlántica es baja y arenosa. En el norte se encuentra conformada por una serie de albuferas y extensos esteros y lagunas, de las cuales la más importante es la Laguna Madre. El centro corresponde a la costa del Estado de

25. *Diccionario Porrúa. Historia, Biografía y Geografía de México*, p. 1008.

Veracruz y se presenta con una serie de barras arenosas, que corresponden a los ríos que desembocan en el litoral.

Antes de iniciarse la prolongada curva hacia el noreste, que conforma la península de Yucatán, se halla la laguna de Términos que podría ser importante como punto de protección y abastecimiento para la navegación, pero su escasa profundidad la hace inservible para este fin. Es una amplia entrante de 70 km. de largo por 5 km. de ancho, separada del Golfo de México por la isla del Carmen y la isla Aguada o Puerto Real.

La parte final del litoral atlántico corresponde a la península de Yucatán, de la que tres cuartas partes están bajo la soberanía de México. Está formada por entrantes de material calizo y pequeñas bahías de poca profundidad; entre ellas, sobresale la bahía de Chetumal, que pertenece a México en sus costas este, oeste y norte. Tiene poca profundidad y sus numerosos bajos la hacen peligrosa para las embarcaciones. Está comunicada por la Boca de Bacalar Chico con el mar de las Antillas.

Las islas del Golfo de México son de reducida superficie y están en general abandonadas. Junto con las del Caribe cubren un área de 718 km². Importante por su tamaño y ubicación es la isla del Carmen -antes de la conquista se llamó Tixib- que cierra la laguna de Términos. En ella se encuentra el puerto del Carmen, sobre la boca principal de

entrada a la laguna. Su desarrollo económico está ligado a la zona petrolera denominada "sonda de Campeche" y a la pesca.

Al norte de la península de Yucatán se halla la isla Holbox, última en el litoral del Golfo de México, y en el mar de las Antillas se localiza la isla Mujeres, de origen coralífero, que fue el primer territorio de la nación mexicana visto por los conquistadores.

Cozumel es una isla que por su posición, dimensión y la importante actividad turística que se realiza en ella, merece nuestra atención. Está situada en el punto más oriental de México. Su relevancia procede de la estratégica posición en que se encuentra, ya que domina un extremo del mar de las Antillas.

En Cozumel fue construido un aeropuerto internacional que por su localización -al sur de Cuba y al oeste de la isla de Jamaica- es decir, en situación de controlar el canal de Yucatán, coloca a la isla en un plano geopolítico sobresaliente. No es una casualidad que el origen de este aeródromo fuera una base militar construida a raíz de la entrada de México en la Segunda Guerra Mundial.

2.1.2. LOS RECURSOS.

Los océanos tienen importancia tanto en la economía como en la guerra, son un medio de comunicación y fuente de recursos básicos para la vida humana. Los océanos han condicionado la economía de los naciones en el pasado y su influencia crecerá en el futuro, como resultado de las enormes reservas de metales estratégicos que hay en su fondo, como fuente principal de alimentación y de energía.

Además, por los mares y océanos pasan las principales vías de comercio entre los distintos países del globo: personas, alimentos, materias primas y productos manufacturados lo utilizan diariamente.

La importancia de cada océano o mar radica en el desarrollo industrial alcanzado por los países ribereños, su situación geográfica y política, las condiciones de la navegación y la situación del comercio exterior.

Se considera que los recursos de los océanos son prácticamente inagotables, calculándose las riquezas de sus aguas en 90 000 millones de tons. de yodo, 5 000 millones de tons. de uranio, 3 000 millones de tons. de manganeso,

vanadio y níquel y 10 millones de tons. de oro. "Se han descubierto alrededor de 70 elementos químicos susceptibles de explotación, tales como magnesio, litio, bromo y potasio; este último se encuentra en grandes cantidades, pues lo contienen las algas, las cuales además contienen aceite y proteína vegetal."²⁶

Hasta ahora, para su explotación industrial, el hombre aprovecha sólo algunos recursos. En tanto se resuelven con éxito los aspectos económico y tecnológico de la explotación de los espacios marinos. Pero en el futuro la economía mundial experimentará cambios profundos, como consecuencia del descubrimiento en el fondo de los océanos de ricas concentraciones ferromanganíferas denominadas "Nódulos polimetálicos" que contienen hasta 30 elementos químicos: manganeso 25%, hierro 14%, cobalto, níquel, cobre, titanio y vanadio. Además, se ha comprobado que los principales yacimientos de petróleo y gas se encuentran en el mar.

Por otro lado, la energía mecánica de las mareas es aprovechada actualmente en la exUnión Soviética, Francia y China, como una posibilidad más del potencial económico de los océanos. "El estudio de los factores socioeconómicos que se derivan del mar, representa en nuestros días una de las

26. "Los océanos constituyen una fuente inagotable de energía", Gaceta UNAN, 24-05-84, p. 11.

alternativas concretas de desarrollo para los países tercermundistas."27

Sin embargo, sólo en la segunda mitad de este siglo, el espacio oceánico comenzó a ser estudiado de manera sistemática, para valorar sus posibilidades y la explotación racional de sus recursos con la finalidad de preservar al medio de la contaminación. El área oceánica es la menos estudiada por el hombre y a la cabeza de su conocimiento se encuentran las grandes potencias mundiales.

Como teatro de una guerra, los océanos han adquirido un lugar preponderante, ya que las nuevas tecnologías de armas estratégicas, los convierten en base de operaciones de golpes devastadores contra cualquier parte del globo; esto determina el crecimiento de las posibilidades ofensivas de las fuerzas navales y la militarización creciente del espacio marino. El excanciller de la ahora extinta Unión Soviética, Eduard Schevardnadze, fue explícito al afirmar en la Reunión *Cielos Abiertos* que: "Hagamos frente a la verdad. Hoy la manera más fácil de lanzar un ataque sorpresa, una invasión militar, o una agresión, es desde los mares."28

27. Benaro Carnero Roque, *Problemática de las relaciones marítimas bilaterales entre México y Estados Unidos: caso de los metales oceánicos estratégicos*, p. 103.

28. "Alemania unida en la OTAN, el centro de la controversia. Comenzó la reunión de *Cielos Abiertos*", *la Jornada*, 13-11-90, p. 40.

2.2. IMPORTANCIA GEDECONOMICA DEL MAR PARA MEXICO.

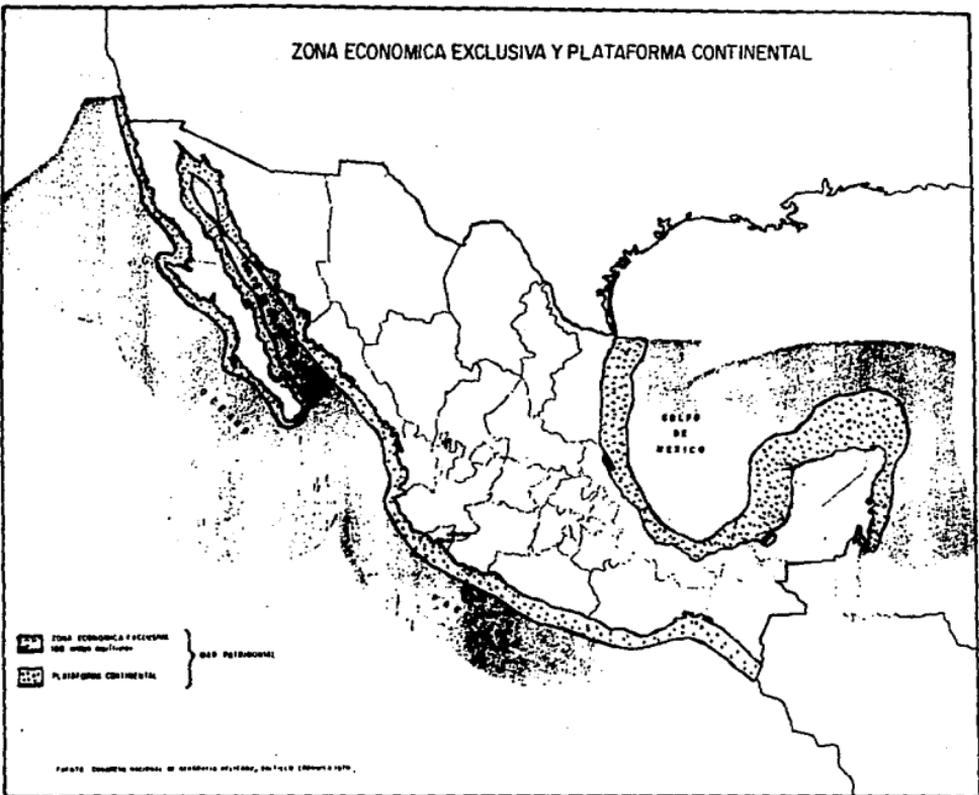
El mar significa para el país riqueza y recursos potenciales representados por 208 894 km² de Mar Territorial en los que México ejerce plena soberanía, y 2 926 252 km² de superficie de la Zona Económica Exclusiva que es la zona sobre la cual la nación tiene dominio económico.

Si tomamos en cuenta que las costas mexicanas tienen una longitud de 10 143 km., a cada kilómetro de costa corresponde alrededor de 200 km² de superficie; por lo tanto, tenemos una posición natural favorable a la apertura marítima. Esta ventaja es más clara si tomamos en cuenta que el 75% de los recursos pesqueros de todo el globo provienen de la plataforma continental, de la que México posee 431 051 km².

El zócalo submarino, ancho en el Golfo y estrecho en el Océano Pacífico, determina la existencia de pesquerías y criaderos naturales de las distintas especies marinas que son más abundantes en el Golfo.

La Zona Económica Exclusiva de México es rica en yacimientos minerales estratégicos y energéticos, que pueden servir en el futuro para el desarrollo industrial del país. En el Pacífico nororiental, en el área de las islas Clarión - Archipiélago de Revillagigedo- y Clipperton se encuentra la

ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA Y PLATAFORMA CONTINENTAL



mayor concentración de nódulos polimetálicos en el mundo, ricos en níquel y cobre. Además, existen yacimientos de manganeso al sur de la Península de California y de cobalto al norte de la misma.

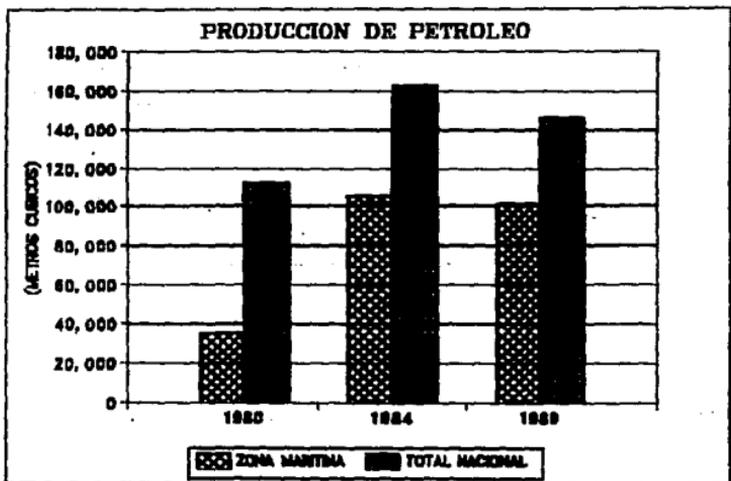
En el centro del Golfo de México se presume la existencia de petróleo crudo, estimado en 2.24 y 21.99 billones de barriles y entre 5.48 y 44.40 trillones de pies cúbicos de gas natural; "el futuro del petróleo mexicano es la explotación de 100,000 millones de barriles, los cuales se encuentran en el Golfo de México en profundidades de más de 100 metros."²⁹

La zona marina de Campeche posee el 46.4% de las reservas probadas de hidrocarburos y es la principal región productora de crudo del país, con 71.35 de la producción total. En la plataforma continental se encuentran ubicados 248 pozos en 13 campos productores, de los que destacan el Cantarell, Abkatún y Taratunich No. 101. "El yacimiento de Cantarell en la Sonda de Campeche, que brinda crudos pesados, representa más del 40 por ciento de la producción nacional de petróleo."³⁰

Tal riqueza no ha pasado desapercibida para los grandes consumidores, que a la vez son potencias industriales. Si tenemos idea de la responsabilidad histórica que tenemos entre las manos, este hecho no debe sernos indiferente.

29. Javier Cerón, "Según EU, hay 100,000 millones de barriles de aceite en el Golfo", *El Universal*, 04-02-92, p. 11.

30. David Shields, "Mundo del Petróleo", *El Nacional*, 23-03-92, p. 28.



fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989; La industria petrolera en México, INEGI/PENEX, 1985.

Por otra parte, en el territorio marítimo convergen 3 áreas económicas que destacan por su importancia para la estrategia de desarrollo nacional: turismo, puertos y pesca.

Estas áreas han conformado un sector marginal de la economía del país, a pesar del esfuerzo que ha hecho la administración federal para impulsar el aprovechamiento de sus potencialidades, que permitan su transformación en un factor determinante en la solución de las dificultades sociales de México.

En los rubros de turismo y pesca se tiene como objetivo formar una plataforma de servicios y productos terminados, que esté orientada a satisfacer los mercados regionales y del exterior.

En el Área de las terminales portuarias, se pretende el aprovechamiento de la ubicación geográfica de México, que hasta el momento no se ha traducido en una infraestructura adecuada, que permita una relación ventajosa de intercambio económico con el exterior.

Para ello se promueve la participación de inversionistas nacionales y extranjeros en el marco de una política de apertura al exterior.

2.2.1. SECTOR TURISMO.

En el mundo y en México, las estaciones balnearias costeras son las principales receptoras de visitantes; de ahí que la estrategia de desarrollo del sector se haya articulado con base a la creación de ciudades turísticas en zonas de playa, cuyo éxito se ha reflejado en los beneficios aportados a la economía del país.

México cuenta con un potencial turístico en el mar que aún no ha sido aprovechado totalmente. Su historia comienza en 1946, cuando el Presidente Miguel Alemán Valdés involucró a algunos inversionistas para que, a través de importantes consorcios hoteleros, impulsaran a Acapulco como el primer desarrollo turístico del país. "En este sexenio se creó la primera Ley Federal de Turismo, se establecen las grandes rutas carreteras, multiplican los aeropuertos, se dota a Acapulco de la infraestructura urbana."³¹

En esta etapa el turismo costero creció de manera casi espontánea en aquellos lugares, donde las bellezas naturales y las facilidades de pesca hacían recomendable la estancia.

Posteriormente, en la década de los 70's surgen las primeras ciudades turísticas, cuyo crecimiento fue respondiendo a una planeación estratégica que tenía por objetivo la captación de divisas, la generación de inversiones y la creación de empleos. Además es creada la Secretaría de Turismo y su brazo financiero, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo - FONATUR.

Los centros integrales creados en enclaves costeros se significaron por una mayor penetración en la demanda, al registrar índices de 64% de ocupación al año. El ejemplo más

31. Alberto V. Vieyra, "En 40 años se consolidó el turismo en México", en *El Nacional*, 15-10-92, p. 16.

importante de este tipo de destino turístico lo constituye la zona hotelera de Cancún.

Como tercera etapa, la actual administración ha puesto en marcha los "Megaproyectos", que consisten en desarrollos marinos en los centros turísticos ya existentes, con la participación del sector social e inversión privada nacional y extranjera.

Los 12 Megaproyectos costeros programados: Plaza Marina, Punta Bono y Puerto Loreto en la península de California; El Soldado de Cortés en Guaymas; Rancho Majahua en Manzanillo; Marina-Ixtapa y Punta-Ixtapa en Zihuatanejo; dos centros náuticos en Huatulco; Puerto Cancún y San Buenaventura en Cancún y Puerto Bello en Cozumel permitirán generar 90 800 empleos directos y 204 500 indirectos y la construcción de 54 000 nuevas habitaciones de hotel con una inversión de 10 000 millones de dólares. De esta manera se estará en posibilidad de recibir a 2 914 000 visitantes que se espera generarán una derrama de alrededor de 2 000 000 de dólares.³²

Por otro lado, en la búsqueda de una política integral para el turismo costero, el gobierno, a través de la Secretaría de Turismo y el Fondo Nacional para el Turismo -FDNATUR-, ha puesto en operación el Programa de Mejoramiento, que contempla diversas acciones para la conservación de los

32. Datos proporcionados por SECTUR en *El Nacional*, 03-06-92, p. 5.

atractivos naturales, el medio ambiente y el mantenimiento de la infraestructura turística.

Actualmente los principales centros balnearios concentran el 48% del total de la oferta de servicios de alojamiento con categoría turística del país, con 71 000 916 habitaciones y la capacidad de recibir a 150 000 huéspedes diarios.

2.2.2. SECTOR PUERTOS.

Nos encontramos en una fase de transición acelerada hacia una economía de libre mercado estrechamente vinculada al exterior y estamos dentro de un proceso de integración comercial con los Estados Unidos y Canadá. El crecimiento económico que acompaña esta fase coyuntural está creando una fuerte interdependencia en términos de comercio, tecnología y finanzas.

El objetivo del presente gobierno, dentro de una estrategia de apertura al mundo, es modificar las relaciones del Estado con el mercado, para que el país alcance una posición ventajosa en el concierto internacional, basada en una mejor preparación de sus estructuras productivas. Por este motivo ha desarrollado una política de ajuste en dos sentidos:

1. El redimensionamiento del Estado en la economía con un perfil de funciones primarias, promotor de la participación privada y utilizador fundamentalmente de instrumentos de política económica -gasto público, ingresos, aranceles, subsidios y propiedad de empresas estratégicas.

2. El modelo subordinado y marginal que tiene el país en la economía global -como consecuencia de condiciones económicas y sociales adversas- está siendo modificado para configurar un marco propicio a la inserción del mercado interno en el internacional, con un perfil dinámico y productivo.

En esta nueva modalidad del capitalismo, el país está limitado por las tendencias del mercado internacional y su capacidad técnica y financiera para superar cuellos de botella en el aparato productivo, el desfase estructural y la carencia de infraestructura. Así la incorporación a la economía global exige a México, al igual que en la época del Porfiriato, la redefinición de su proyecto político-social.

Este es el punto de partida para integrar al desarrollo del país el aprovechamiento de los recursos marítimos; es decir, México se encuentra ante una nueva dimensión del problema del poder en la realidad internacional.

El comportamiento del elemento marino en la economía de cualquier nación está en función de una política que promueva

SISTEMA PORTUARIO



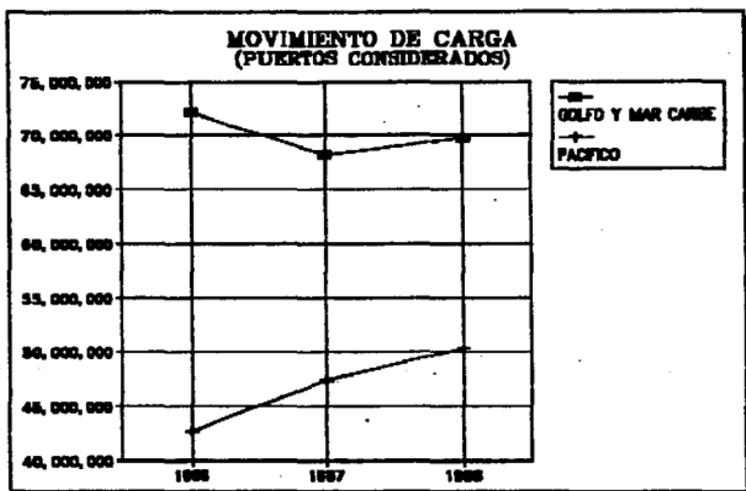
la eficiencia de los servicios y el crecimiento integral de la infraestructura productiva y portuaria. Ante esta situación el Plan Nacional de desarrollo 1989-1994, establece la estrategia para mejorar la infraestructura portuaria a través de la modernización y construcción de nuevas instalaciones.

Sin embargo los puertos mexicanos, en general, mostraban incapacidad ante los movimientos del mercado -como consecuencia de la falta de productividad- lo que provocaba pérdidas materiales. En Veracruz, por ejemplo, antes de la requisa de los servicios portuarios, un trailer de 30 tons. se cargaba en 10 hrs., en tanto que el promedio internacional es de 3 hrs.

Además las terminales marítimas asfixiaban su entorno geoeconómico, burocratizando las funciones comerciales y elevando artificialmente los costos. Estos factores incidían negativamente en el enlace de los ciclos productivos nacionales con los mundiales y provocaban la fuga de divisas, debido a que el sector exportador -nacional y extranjero- prefería el uso de terminales de otros países que sobresalieran por su competitividad en eficiencia y tarifas.

El incremento inusitado de la actividad portuaria, debido al "boom" del sector exportador e importador -alrededor del 5% desde 1990- y al inicio de las negociaciones del Tratado de

Libre Comercio movieron al gobierno a decretar en 1991 la requisa de los servicios portuarios de Veracruz, como una medida que modificara la inercia improductiva de dicho puerto.



fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989.

El significado económico de las terminales marítimas para los grupos económicos y para el gobierno ha crecido con el tiempo, pero aún no es posible estimar el impacto que las recientes medidas tendrán a largo plazo. "La apertura comercial no puede realizarse sin contar con excelentes

servicios portuarios. Una de nuestras carencias proverbiales en infraestructura para el comercio exterior ha sido la de puertos capaces de recibir naves de altura y de tramitar, manejar y almacenar mercaderías con toda la rapidez y seguridad posibles. Este hueco ha dado lugar al surgimiento de un 'cuello de botella' que ahora, sin lugar a aplazamientos, tiene que resolverse, si es que hemos de mejorar nuestro intercambio con el exterior."³³

En esta perspectiva, en septiembre de 1992, se anunció la privatización de la entidad Puertos Mexicanos -creada en marzo de 1989- y nueve empresas paraestatales de servicios portuarios en las que participa FONDEPORT. Esta medida tiene por objetivo, ampliar la participación de la inversión privada para promover la eficiencia del comercio exterior del país.

Actualmente la inversión privada en puertos asciende a 1.3 billones de pesos en proyectos que están en proceso de ejecución, en tanto que se tienen solicitudes por cerca de 2 billones de pesos para este año. Estas inversiones se concentran en terminales especializadas y turísticas.

33. "Eficiencia en los puertos nacionales", *El Universal*, 03-09-92, p. 6.

2.2.3. SECTOR PESCA.

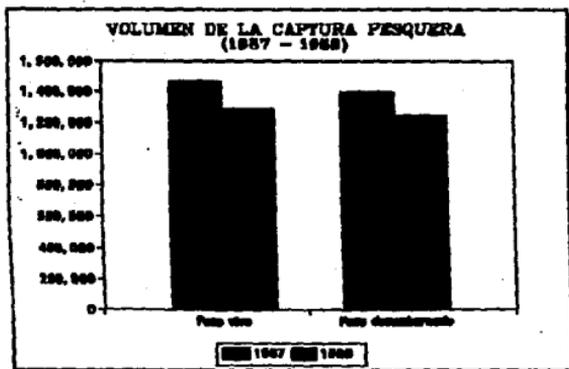
La pesca representa un importante recurso económico y un complemento importante de las cadenas del aparato productivo del país, por su potencial financiero, industrial y alimenticio.

En sus inicios la actividad pesquera fue practicada principalmente por pescadores libres, pero a partir de los años 40's adquirió mayor relevancia en la economía nacional, debido al apoyo del gobierno federal y a la participación de pescadores organizados que iniciaron la operación de sociedades cooperativas de producción pesquera con la finalidad de explotar especies de alto valor comercial.

Sin embargo la explotación de los recursos pesqueros careció desde un principio, de una política integral y de bases tecnológicas y financieras que la hicieran rentable; además, los recursos eran aprovechados de manera deficiente, limitándose en muchos casos al consumo doméstico. "A pesar de los grandes recursos naturales de que el país dispone, no han sido aprovechados hasta fecha reciente en que se inició el desarrollo de la actividad pesquera; por esa circunstancia, la mayor parte de la pesca es costera, muy

escasa la que realiza de altura y, dentro de esta, principalmente la llevan al cabo embarcaciones de bandera extranjera, sobre todo estadounidenses".³⁴

Es en la década de los setentas cuando empezaron a surgir los primeros problemas: la producción disminuyó como consecuencia de la sobreexplotación de los recursos y algunas lagunas y esteros comenzaron a azolverse. Por otro lado la pesca ilegal y el robo hormiga que se realizaba con la complicidad o negligencia de las autoridades de la Secretaría de Pesca, impactaron negativamente el desarrollo de la pesca mexicana. En este sentido, el principal obstáculo que enfrentó el sector fue el burocratismo, causante del desplome de las actividades.



fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989.

34. Jorge I. Taayo, *Geografía moderna de México*, pp. 271-272.

Actualmente las cooperativas se encuentran agobiadas por las deudas y sus equipos están abandonados. Se calcula que México tiene un atraso de 30 años en desarrollo pesquero, razón por la cual está siendo desplazado de los mercados internacionales.

Pero el fomento a la inversión, el establecimiento de nuevas empresas y el saneamiento de las existentes trasciende el marco de las posibilidades estatales; por ejemplo, la flota camaronera del país requerirá de 10 años para modernizarse y una inversión de 1 billón de pesos para renovar las embarcaciones. De esta manera la crisis financiera y tecnológica replantea la participación del capital privado en este sector.

Industria manufacturera por actividad en 1986
(millones de pesos)

	No. de esta- blecimientos	Personal Ocupado	Inversión bruta	Producción bruta	Ventas netas
Preparación y envasado de mariscos	33	8490	13280	69929	62443
Construcción y reparación de embarcaciones	7	4882	20457	34300	7392

*Fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989.

La reestructuración que se está llevando a cabo incluye la revisión del marco jurídico para evitar que la conversión de

capitales en empresas y proyectos pesqueros ponga en riesgo al sector social o se realice con anarquía por parte de los empresarios.

En este sexenio, el gobierno ha otorgado un papel importante a la modernización de la pesca, por su creciente impacto en la generación de empleos, alimentos y divisas, por el desarrollo de la planta industrial y por ser un medio eficaz para arraigar a la población en sus lugares de origen.

Dentro de la estrategia de reconversión, el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 pretende el mejoramiento de la infraestructura portuaria, la diversificación de la planta industrial y la preparación de cuadros científicos, técnicos y operativos, a través del aprovechamiento eficiente de los recursos e instalaciones de que se dispone.

Además, la próxima firma de Tratado de Libre Comercio está determinando nuevas modalidades de explotación y comercialización con la finalidad de preparar al sector a la fuerte competencia que habrá de enfrentar.

En este sentido, el Ejecutivo nacional anunció el 27 de mayo de 1992 un programa de 10 puntos para revitalizar la pesca, que incluye el fomento a la inversión, la organización de uniones de crédito, el establecimiento de empresas de

Solidaridad entre pescadores, para lo cual se canalizarán 50 000 millones de pesos y el acceso a tecnología marina.

Resalta de la estrategia del gobierno la nueva Ley de Pesca, aprobada el 29 de mayo de 1992, que contiene cambios para hacer posible una política de concesiones y asociaciones entre el sector privado y social.

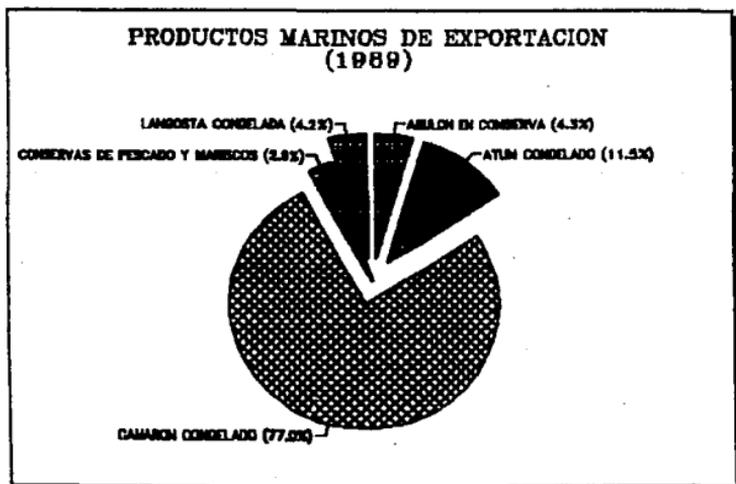
La Ley busca el aumento de la oferta y distribución de alimentos marinos para lograr un desarrollo regional más equilibrado y el aprovechamiento integral de los recursos. En lo que toca a los mercados externos se pretende la diversificación de los mercados y el ingreso de una mayor cantidad de divisas derivado de la pesca.

Se trata de que las cooperativas superen su ineficiencia y modifiquen los actuales esquemas de producción con la reestructuración de las organización para que puedan enfrentar la participación de la iniciativa privada en las actividades de explotación pesquera. Además, se tiene el propósito de que la producción pesquera nacional permita una política social en materia alimentaria.

El objetivo de la ley de Pesca es conjuntar cooperativismo e iniciativa privada al suprimir las especies reservadas y establecer un nuevo régimen de concesiones para especies en explotación de 20 a 50 años.

Por otro lado se pretende vitalizar al sector social pesquero con la participación de capital privado -extranjero y nacional-, a los que les corresponde como socios particulares el 49% y, a las cooperativas el 51%.

Actualmente el sector pesquero muestra un saldo comercial positivo y un crecimiento significativo en la captura e industrialización de productos marinos, de los que sobresale el camarón, con alrededor de 40 000 tons., que el país coloca anualmente en el exterior y que genera ingresos de casi 500 millones de dólares.



fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989.

La Secretaria de Pesca consigné que la producción pesquera nacional en 1991 fue de 1 428 357 tons. y el crecimiento del consumo por parte de la población aumentó en los últimos 20 años en un 435% al pasar de 192 012 tons. en 1971 a 836 181 en 1991. No obstante la dependencia ha reconocido que el consumo se limita a algunas especies conocidas y que la distribución resulta inadecuada y poco accesible a la población.

Para controlar las actividades pesqueras y los volúmenes de producción nacional, la Secretaria de Pesca ha dividido los litorales mexicanos en 4 zonas, de las que a continuación presentamos un Diagnóstico Regional.

ZONA I PACIFICO NORTE.

La zona Pacifico Norte está considerada por el volumen de producción y sus recursos potenciales como la de mayor riqueza pesquera del país. Está integrada por los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa.

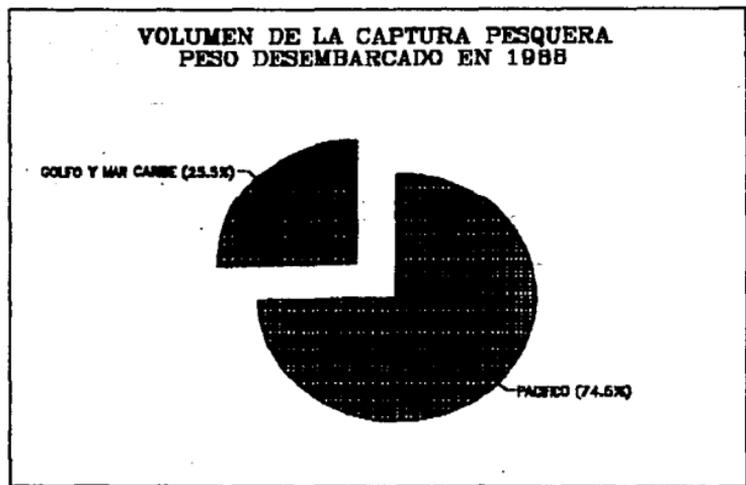
Se ha calculado que los recursos disponibles en la región ascienden a 2 722 0 miles de tons., que equivalen a 42.6% del total nacional de los recursos marinos.

Para la operación de la flota pesquera cuenta con 19 puertos de los cuales 16 poseen una infraestructura para operar con la flota mayor y 3 sirven a la flota menor.

ZONA II PACIFICO CENTRO-SUR.

Esta zona ocupa el segundo lugar por su potencial pesquero, que es de 2 359 9 miles de tons., equivalentes al 37% de la riqueza del país, pero muestra atraso respecto al resto de las zonas pesqueras.

Se encuentra integrada por los estados de Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas, que en conjunto poseen 7 puertos con instalaciones para el atraque de la flota mayor y 2 para la operación de embarcaciones menores.



Fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989.

ZONA III GOLFO NORTE.

La zona Golfo Norte está constituida por los estados de Tamaulipas y Veracruz con un potencial pesquero de 658 5 miles de tons. (10.3%) del estimado en la zona Económica Exclusiva de México. Para la descarga de la producción operan 8 puertos pesqueros, 7 de los cuales cuentan con la instalaciones necesarias para el atraque de naves mayores y uno para menores.

ZONA IV GOLFO-CARIBE.

La región dispone de los menores recursos potenciales, estimados en 647 9 miles de tons. (10.1%) del total del país. Está integrada por las entidades de Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, con 16 puertos, de los que 10 dan servicio a la flota mayor y 6 operan con embarcaciones menores.

2.3. LOS PUERTOS.

Se entiende por comunicaciones marítimas las que enlazan diversos puertos nacionales o extranjeros entre si. Las comunicaciones son en realidad la representación de relaciones complejas de líneas imaginarias con estructura propia, cuyo valor depende de los puntos conectados, que a su vez están relacionados con el entorno y la estrategia económica. Por esta razón, la distribución y desarrollo de los puertos deben de formar parte de una sistema geopolítico integral.

La política portuaria depende de los lineamientos de la política marítima y de la política general del país. Además está condicionada por el análisis de la situación nacional y su proyección a nivel internacional.

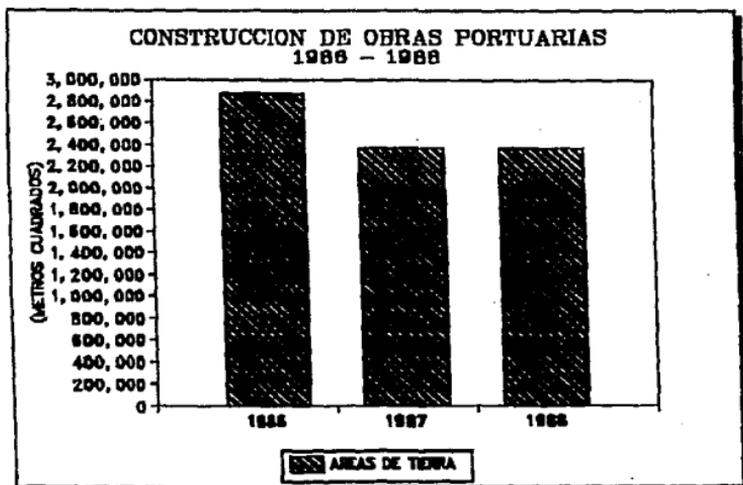
Un puerto es un fenómeno geográfico-económico que trasciende a la política con base al desarrollo hacia el mar que tenga ésta, de aquí su importancia geopolítica. Es punto geográfico de apoyo a la eficiencia táctica y operativa de la Armada, cubre los intereses vitales en el mar y las áreas terrestres adyacentes. Su construcción y desarrollo constituyen la primera piedra del poder marítimo.

México se encuentra en latitudes medias, pero no dispone de numerosos fondeaderos naturales en sus costas o sitios en los que haciendo pequeñas inversiones puedan ponerse al servicio puertos marítimos de importancia; por esto, es importante para nuestro país el planeamiento cuidadoso de los recursos portuarios.

Los puertos mexicanos mantienen en general una zona de influencia pequeña y se encuentran en muchos casos desligados del resto del país. En los últimos años se ha puesto atención a la necesidad de construir líneas transversales que comuniquen ambos litorales marítimos, con la finalidad de conectar zonas marginadas del desarrollo nacional que

aumenten dramáticamente el *Hinterland* de los puertos beneficiados.

En el Pacífico ofrecen condiciones óptimas, para la seguridad de las naves, las operaciones de tráfico y armamento: la bahía Magdalena, sitio aislado y poco poblado, el puerto de Guaymas, la bahía de Topolobampo y el puerto de Acapulco, situado en una región montañosa de difícil acceso, con atraso en sus actividades económicas y en los niveles de bienestar de su población.



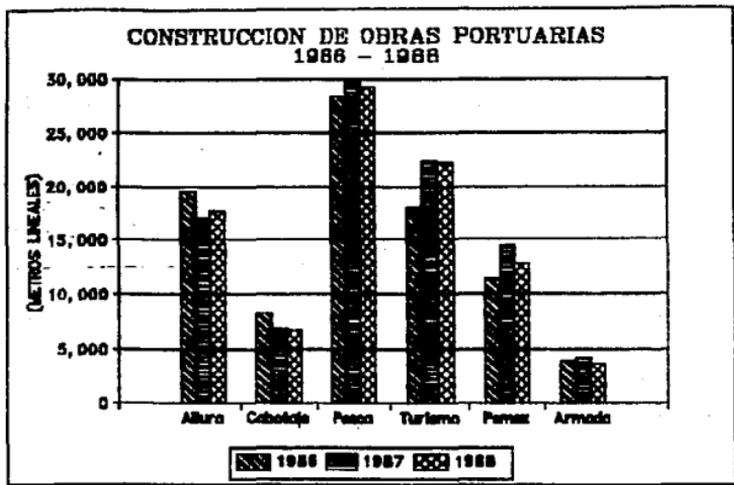
Fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989.

Nuestros puertos son el resultado de obras costosas y requieren en el mejor de los casos de fuertes inversiones para mantenerlos en servicio, como son los casos de Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos en la costa del Atlántico y Salina Cruz en el Pacífico. "México carece de puertos marítimos y fluviales como consecuencia de la inexistencia de una política portuaria racional y de que el grueso del comercio exterior va en una sola dirección".³⁵

La presencia de corrientes marítimas y las condiciones físicas de los sitios seleccionados provocan que un número importante de ellos muestren tendencias al azolvamiento, lo que hace preciso la realización de constantes obras para mantener la profundidad necesaria que garantice una navegación sin riesgo para los barcos de gran calado. Además, la naturaleza de nuestras costas, con arrecifes y bajos fondos, nos ha obligado a instalar una costosa red de faros y balizamientos para asegurar la navegación.

Estos obstáculos y deficiencias nos llevan a pensar en el poderoso obstáculo al comercio exterior y al desarrollo del país en que se ha convertido el irracional planeamiento y desarrollo de los puertos existentes.

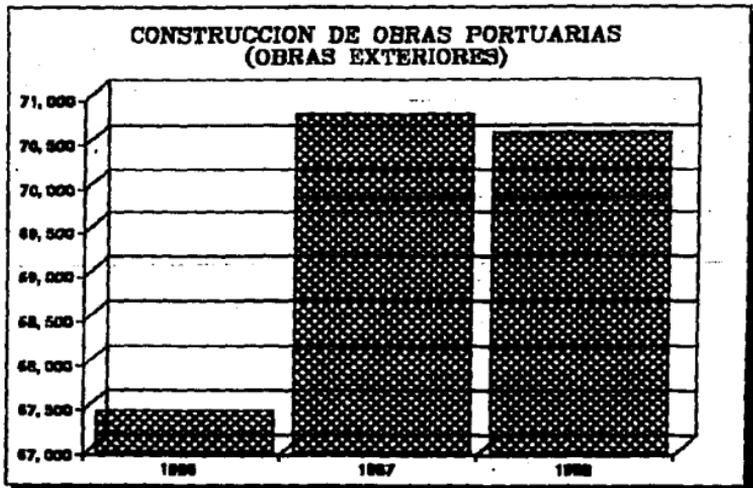
35. del Paón, *op. cit.*, p. 112.



†Fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1986-1989.

Los puertos nacionales se orientan en general a operaciones de cabotaje, que es el desplazamiento de barcos que navegan en aguas nacionales. La intensidad del tráfico es desigual, porque refleja la actividad de cada puerto y la zona que lo circunda. Pocos realizan movimientos de tráfico internacional o de altura y de estos sólo unos cuantos son visitados por líneas regulares: Ensenada, Cabo San Lucas, Guaymas, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Acapulco y Salina Cruz en el Pacífico; Tampico, Veracruz, Coahuila, Progreso y Cozumel en el Atlántico. Los demás puertos eventualmente dan servicio a buques de carga.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

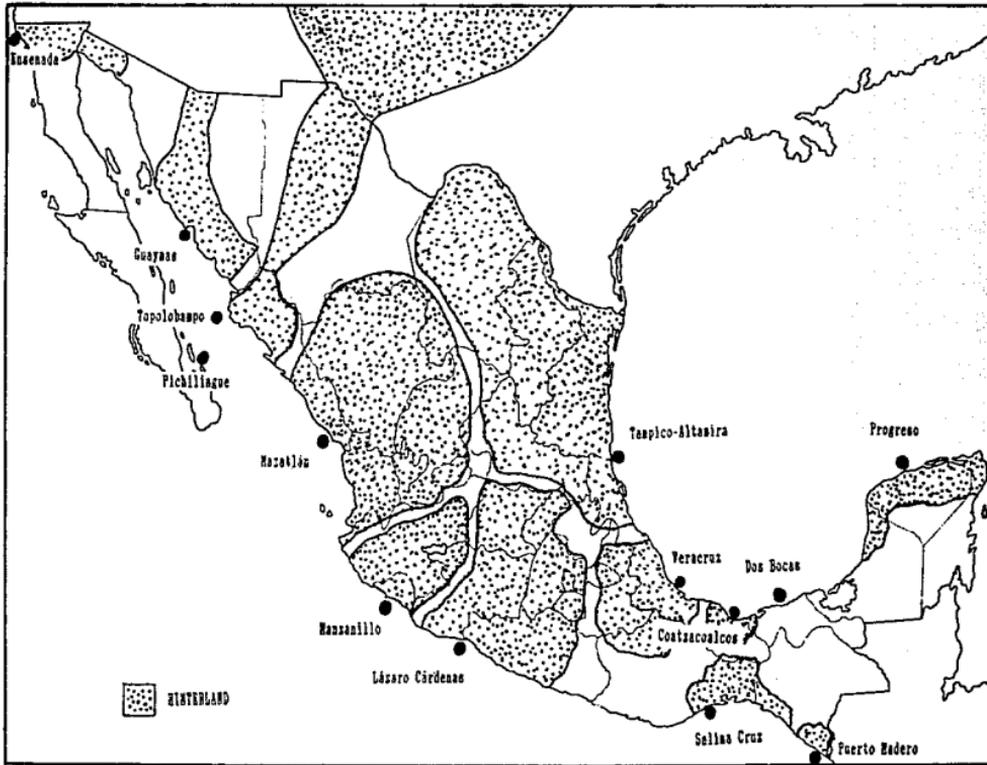


fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1968-1969.

Los puertos que tienen instalaciones modernas para manejar cargas pesadas son: Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso, Pichilingue, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Ensenada.

A continuación enlistaremos los principales puertos, sus características e importancia.

PRINCIPALES PUERTOS Y SU ZONA DE INFLUENCIA



LITORAL DEL PACIFICO.

ENSENADA, B.C.S. Puerto de altura situado al fondo de la amplia bahía de Todos Santos, al noroeste de la península de California, casi en la frontera con los Estados Unidos.

Dispone de instalaciones para el manejo de carga comercial, productos pesqueros y atención de pasajeros en cruceros turísticos. Además existe un corredor fiscal hasta la línea fronteriza.

Su zona de influencia se extiende al norte de la península, Sonora y Chihuahua.

ISLA CEDROS, B.C.N. Importante sólo por la exportación de sal, que se ha convertido en una gran industria. Esta es llevada en barcazas a la isla desde Guerrero Negro en territorio continental.

SAN CARLOS, B.C.S. Se encuentra en la parte norte de la bahía Magdalena, está protegido por las islas que la circundan y por amplias zonas de bajos. Tiene como

inconveniente el carecer de fuentes de aprovisionamiento de agua, que es traída a través de una tubería, desde el valle de Santo Domingo distante 43 km.

SANTA ROSALIA, B.C.S. Situado en el golfo de California, es un puerto artificial que debe su importancia a la exportación de manganeso y otros minerales. Recibe tráfico de altura y está conectado con el resto de la península por la carretera Transpeninsular.

LA PAZ, B.C.S. El puerto se localiza en la bahía del mismo nombre, protegido por la isla Partida y del Espíritu Santo. Petróleos Mexicanos cuenta con instalaciones especiales y hay también un servicio de transbordadores. Da salida a los productos de San Antonio, Todos Santos, Santiago y San José del Cabo.

PICHILINGUE, B.C.S. Es un puerto artificial, situado al sur de La Paz, especializado en cruceros turísticos. En 1991 comenzó la operación de la nueva terminal semiespecializada de contenedores que, junto con el parque industrial de 24 hectáreas para la pequeña y mediana industria, convertirán a este puerto en centro de asentamiento de la industria maquiladora.

Construcción de obras portuarias de atraque 1988
(metros lineales)
Litoral del Pacifico

	Altura	Cabotaje	Pesca	Turismo	Pemex	Armada
Ensenada	370	401	600	509		8
Isla Cedros	214	420	210			
San Carlos	284		12			
Sta. Rosalia		82	83	130		
La Paz		212	80	1214	123	
Guaymas	965	193	1534	126	822	121
Topolobampo		162	678	56	439	
Mazatlán	1238	120	2011	261	90	131
Puerto Vallarta		70	867	1012		
Manzanillo	2011	216	675	190	516	876
Lázaro Cárdenas	2484	150			110	49
Acapulco	198	150	173	3409	80	240
Salina Cruz	1201		953		86	221
Puerto Madero			571			170

#Fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1987.

GUAYMAS, SON. Puerto de altura y cabotaje que da servicio a barcos pesqueros y de turismo. Cuenta con terminales especializadas en el manejo de graneles agrícolas y minerales, además existen instalaciones que pertenecen a PEMEX y una terminal de la empresa Cementos Mexicanos (CEMEX).

Guaymas está incluido en el programa INTERPORT del Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios que pretende la modernización de sus servicios y la ampliación de su capacidad de almacenaje para captar la producción de exportación del estado de Arizona que rebasa las 50 000 tons. anuales, aunque en la primera etapa se espera movilizar 25 000 tons.

Es sede de la empresa Astilleros Unidos de Guaymas S.A. (AUGUSA), que inició operaciones en 1942 y daba empleo a 2- 000 obreros. Se especializaba en la construcción y reparación de unidades menores hasta que en 1991 cesó sus operaciones para iniciar su desincorporación.

El puerto turístico de San Carlos localizado en la periferia se ha convertido en un centro de gran turismo y sede del Circuito Ecoturístico del Mar de Cortés, proyecto que abarca la región noroeste del país -Sonora, Sinaloa, Chihuahua y la península de California- y que cuenta con la participación de los gobiernos federal, estatales y el sector empresarial, con una inversión inicial de 3 000 millones de pesos.

Está comunicado con Hermosillo por una carretera de cuatro carriles, y con el resto del país a través de la carretera costera y el ferrocarril del Pacífico. Su zona de influencia comprende, en Sonora, las regiones de Hermosillo, Navojoa, los valles del Mayo y del Yaqui y el norte del estado de Sinaloa.

TOPOLBAMPO, SIN. Se encuentra en la bahía del mismo nombre, entre las de San Esteban y Navachiste. Esta excelente bahía, que llega a tener hasta 15 mts. de fondo, forma una amplia lengua de mar que penetra profundamente en tierra, por lo que

queda al abrigo tanto de las inclemencias del tiempo, como de intenciones hostiles.

Desde fines del siglo pasado existia el proyecto -impulsado por el estadounidense Albert K. Owen- de convertir la bahia en un puerto que seria terminal de un ferrocarril, que partiria del sur de los Estados Unidos. Sin embargo el proyecto fracaso y fue olvidado durante la Revolucion de 1910.

Dentro del programa de modernizacion industrial y fomento al comercio, la actual administracion se propuso construir un nuevo muelle que diera servicio a las exportaciones agropecuarias de los productivos valles del norte de Sinaloa y que fomentara la incorporacion de Mexico a la Cuenca del Pacifico.

En junio de 1991 fue inaugurada la nueva terminal maritima de altura como pieza clave para el desarrollo de las actividades agropecuarias, pesqueras, industriales y comerciales de la region noroeste del pais.

La terminal forma parte de un vasto plan portuario para integrar diferentes usos en la operacion de carga general, portacontenedores y graneles agricolas y minerales. Ademàs el proyecto dispone de 10 000 hectàreas de reserva para la instalacion de industrias.

Una carretera de cuatro carriles lo comunica con Los Mochis, Culiacán y Navojoa. Su *Hinterland* comprende los estados de Sonora, Chihuahua, Sinaloa, Durango y, a través del ferrocarril Chihuahua-Pacífico, la región centro-sur de los Estados Unidos.

MAZATLAN, SIN. Puerto turístico y de altura que se localiza en una bahía artificial creada con la unión - por medio de rompeolas - de las islas del Crestón, Azada y de los Chivos con la costa. Por esta razón es necesario dragar el fondo para evitar su azolve.

Es un puerto comercial y turístico que dispone de infraestructura para la movilización de productos pesqueros hacia la región del Pacífico asiático, además de una terminal para la atención a pasajeros de cruceros turísticos.

Los estados de Coahuila, Durango, Chihuahua, Jalisco, Nayarit, Sinaloa y Zacatecas están comprendidos en su zona de influencia.

Una carretera lo une con Tepic al sur, con Cd. Juárez -vía Durango- al norte y con Nogales a través de la carretera central de Sonora. Además el ferrocarril del pacífico pasa por él.

PUERTO VALLARTA, JAL. Se caracteriza principalmente por ser un centro turístico internacional. Además es terminal de una línea de los transbordadores que unen al occidente del país con la península de California. Actualmente se construye un nuevo muelle que dará servicio al turismo que arriba por vía marítima.

MANZANILLO, COL. Puerto de altura situado en la bahía que lleva su nombre. La saturación de los servicios motivó su ampliación en la década de los 70's, con la construcción de un nuevo puerto en la laguna de San Pedrito.

Cuenta con instalaciones para atender el movimiento de carga general y graneles; en 1992 entrará en operación la terminal de alto rendimiento para el manejo de contenedores.

Está ligado principalmente al estado de Jalisco -la tercera región industrial del país- pero su zona de influencia comprende los estados de Colima, Michoacán, Nayarit, Aguascalientes y Zacatecas.

La carretera costera de cuatro carriles lo une al norte con Guadalajara y al este con Colima. Por otro lado se comunica con Altamira a través de ferrocarril; de esta manera compete

con ventaja con Acapulco y Mazatlán, a pesar de la superioridad de las otras bahías.

LÁZARO CARDENAS, MICH. Se inició su construcción en la década de los 70's como puerto marítimo del proyecto gubernamental siderúrgico de Las Truchas. Por su localización en la boca del río Balsas fue necesario dragar el fondo y construir un rompeolas para facilitar las maniobras, pero aún así el problema no ha sido resuelto.

Es un puerto industrial de primer orden con capacidad para recibir barcos de más de 150 000 tons. y dispone de una reserva territorial de 2 700 hectáreas para asentar cualquier tipo de industria. Cuenta con terminal especializada para el manejo de contenedores y en el programa de 1991 se contemplaba poner en servicio la más importante terminal de granos del país, con una capacidad de 80 000 tons.

Sirve a la zona metropolitana de la ciudad de México, principal centro de actividad económica del país, a la cual está ligada por una vía de ferrocarril y carretera. Su *Hinterland* incluye a los estados de Michoacán, Guerrero, Guanajuato, Querétaro, México y Morelos.

ACAPULCO, GRO. Situado en la bahía del mismo nombre que, junto con la del Marqués, al sur, constituye el enclave costero más importante de México en el Pacífico; "es uno de los fondeaderos más admirables que puede encontrar el navegante en el mundo entero. En el Mar del Sur, sólo Coquimbo, situado en las costas de Chile, podría superar a Acapulco".³⁶

Puerto natural estratégicamente situado en el sur del país, destaca como centro turístico internacional y terminal especializada para cruceros, además, la Armada -base de Icacos- y PEMEX disponen de instalaciones propias.

Su zona de influencia incluye los estados de Guerrero, Oaxaca, México, Morelos, Puebla y el Distrito Federal. Una carretera costera lo comunica al este y al oeste con los estados de Oaxaca y Michoacán respectivamente, mientras que otra autopista -actualmente en ampliación- lo une al norte con Chilpancingo y la capital de la República.

Sus deficiencias provienen de dos condicionantes: el que carezca de comunicación ferroviaria con el centro del país y la pésima planificación de la bahía, que aún no se define como puerto, centro turístico internacional o centro vacacional de los habitantes de la ciudad de México. "Debido a su capacidad limitada para el atraque de barcos y

36. Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, t. 1, p. 368.

ACAPULCO, GRD. Situado en la bahía del mismo nombre que, junto con la del Marqués, al sur, constituye el enclave costero más importante de México en el Pacífico; "es uno de los fondeaderos más admirables que puede encontrar el navegante en el mundo entero. En el Mar del Sur, sólo Coquimbo, situado en las costas de Chile, podría superar a Acapulco".³⁶

Puerto natural estratégicamente situado en el sur del país, destaca como centro turístico internacional y terminal especializada para cruceros, además, la Armada -base de Icacos- y PEMEX disponen de instalaciones propias.

Su zona de influencia incluye los estados de Guerrero, Oaxaca, México, Morelos, Puebla y el Distrito Federal. Una carretera costera lo comunica al este y al oeste con los estados de Oaxaca y Michoacán respectivamente, mientras que otra autopista -actualmente en ampliación- lo une al norte con Chilpancingo y la capital de la República.

Sus deficiencias provienen de dos condicionantes: el que carezca de comunicación ferroviaria con el centro del país y la pésima planificación de la bahía, que aún no se define como puerto, centro turístico internacional o centro vacacional de los habitantes de la ciudad de México. "Debido a su capacidad limitada para el atraque de barcos y

36. Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, t. I, p. 368.

almacenaje de carga, así como la imposibilidad de expansión, Acapulco corre el riesgo de desaparecer como puerto de altura para carga, ya que fue construido de acuerdo a sus necesidades de la década de los 50."37

SALINA CRUZ, OAX. Localizado en el golfo de Tehuantepec, entre los cerros del Cañon y el Faro, es un puerto artificial construido entre los años de 1901 y 1905, por orden del Presidente Díaz; de esta época data el dique seco, con capacidad para barcos hasta de 18 mil toneladas de desplazamiento.

Cuenta con equipo especializado para el manejo de contenedores y carga general, además de instalaciones para atender a la flota pesquera que tiene su asiento en esta terminal. Dispone de 262 hectáreas para desarrollos industriales.

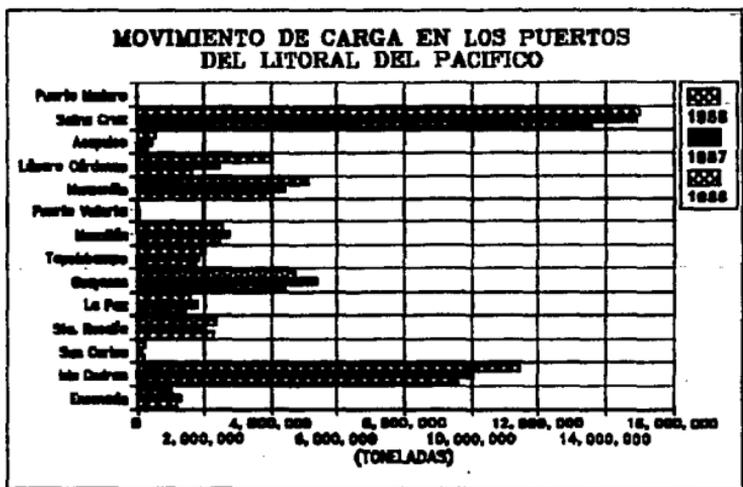
Es el último enclave de importancia en la costa sur-pacífico, a pesar de que su tamaño es menor y muestra tendencia al azolvamiento. Su importancia se ha incrementado por la terminal del oleoducto de Minatitlán y Ciudad Pemex, además de otras instalaciones de almacenamiento, y la base naval de la marina.

37. Carlos Yañez Cruz, "En riesgo de desaparecer Acapulco como puerto de altura, afirma Javier Morlet", *El Universal*, 23-09-92, p. 5.

Su zona de influencia comprende los estados de Oaxaca, la región costera de Chiapas y una pequeña área del estado de Veracruz. Está comunicado con el resto del país a través de las carreteras Transístmica y Panamericana, y por vía férrea con Coatzacoalcos y Tapachula.

PUERTO MADERO, CHIS. Está ubicado en la frontera sur de México, cerca de Tapachula y recientemente se ha ampliado la infraestructura portuaria para dar servicio a las exportaciones de productos agropecuarios de la región del Soconusco.

Dispone de 74 hectáreas para el asentamiento de industrias medianas y pequeñas. Por otro lado está comunicado a través de carretera y ferrocarril con el resto del país.



Fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989.

LITORAL DEL GOLFO DE MEXICO.

TAMPICO, TAM. Está situado sobre la margen izquierda del río Pánuco, a 12 km. de su desembocadura. La profundidad es mantenida artificialmente, ya que el río arrastra gran cantidad de detritus y lodo. Cuenta con instalaciones para tráfico fluvial, de cabotaje y de altura.

Es el primer puerto mexicano en relación al volumen total de carga que sale y se recibe de todo el mundo. En los últimos

años se ha acentuado su posición como centro comercial de las actividades industriales de las pujantes ciudades del norte de la República, destacándose por la movilización del tráfico de exportación que fluye desde el polo de atracción: Monterrey-Salttilo-Monclova.

Como centro de actividad industrial, Tampico sobresale por su dinamismo en el empaque, refrigeración y exportación de pescado, mariscos y carne roja.

El puerto industrial de Altamira comenzó sus actividades en 1985, se encuentra conurbado con Tampico y tiene capacidad para recibir 1 700 industrias que, se espera, generarán cerca de 100 000 empleos para la primera mitad del siglo XXI. En junio pasado fue puesta en operación la tercera posición de atraque, por lo que este puerto cuenta ahora con 750 metros de muelle y 29 hectáreas de patios.

La importante actividad comercial se refleja en los 1.2 millones de tons. de carga manejada que se esperan manejar este año, además de 43 mil contenedores y 51 mil automóviles de exportación.

En el lugar denominado Main-Depot, a la entrada del río, se encuentran los muelles petroleros que dan servicio a varias refinерías, ya que la industria petroquímica fue por mucho tiempo la actividad sobresaliente. Por otro lado las

compañías Minera Atlán y Cementos Anahuac tienen sus propias instalaciones para la carga de manganeso y cemento respectivamente. Existen además pequeños astilleros para unidades hasta de 120 tons.

Su amplia zona de influencia (140,653 km²), comprende los estados de Tamaulipas, Nuevo León, San Luis Potosí, Veracruz, Zacatecas, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato y Jalisco.

Es terminal de los ferrocarriles que proceden de San Luis Potosí, Monterrey y de la Ciudad de México. Varias carreteras lo comunican al norte con Matamoros, Cd. Victoria y los Estados Unidos; al oeste otra carretera lo enlaza con la Ciudad del Mante, la zona de la Huasteca, San Luis Potosí, Querétaro y la capital de la República; por último, al sur, con Tuxpan y el resto del estado de Veracruz.

TUXPAN, VER. Situado en la margen izquierda del río Tuxpan, es un puerto fluvial, de cabotaje y altura ligado a la región petrolera en la cual está situado. De sus instalaciones sobresalen los 5 muelles petroleros que dan servicio a la flota petrolera de PEMEX.

Su *Hinterland* comprende los estados de Veracruz, Hidalgo, Querétaro, México, Tlaxcala y el Distrito Federal. Está

comunicado por carretera con Tampico, Veracruz y la Cd. de México.

Construcción de obras portuarias de atraque 1988
(metros lineales)
Litoral del Golfo y Mar Caribe

	Altura	Cabotaje	Pesca	Turismo	Penex	Arzada
Altamira	250					
Tampico	2129	785	777	448	608	103
Tuxpan	530	60	243	237	502	11
Veracruz	2426	348	173	474	180	916
Minatitlán		73		5	495	
Manchital					413	
Pajaritos	966				4815	
Coatzacoalcos	1825		28	176	272	216
Villaherreros				51		
Dos Bocas					2091	
Progreso	401					

Fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989.

VERACRUZ, VER. El puerto artificial de Veracruz fue construido sobre un banco de origen coralino protegido por arrecifes, pero su costosa adaptación no ha resuelto los problemas de la profundidad y la saturación del fondo.

El casco urbano ha invadido la zona portuaria, lo que provoca que las mercancías sean trasladadas de un patio a otro consecutivamente hasta su salida final. Además, la cercanía de las sierras determinan el encarecimiento de las importaciones que llegan al país del exterior.

Existe el proyecto de traspasar la mayoría de los servicios a una nueva terminal en la Antigua, que utilice en parte el

cauce del río, pero los intereses políticos y escasos recursos han sobrepasado las necesidades reales.

Es el puerto de cabotaje más importante del país y fue por mucho tiempo la única vía de comunicación hacia el Atlántico, a pesar de su pésimo acondicionamiento y difícil acceso. Humboldt, al compararlo con Acapulco, afirmó que el primero "parece un estanque inmenso cavado por la mano del hombre, mientras que el puerto de Veracruz ni aun siquiera merece el nombre de rada, sino de un desdichado ancladero con arrecifes."³⁸

Su posición ha mejorado como resultado del notable desarrollo de las actividades agrícola e industrial del centro de la República; su zona de influencia comprende los estados de Veracruz, Puebla, Tlaxcala, México, Hidalgo y el Distrito Federal.

La requisita federal de los servicios portuarios en 1991, terminó con décadas de ineficiencia y derroche que habían alejado a importadores y exportadores. El puerto fue reorganizado y ahora ha alcanzado el primer lugar en el movimiento de carga y descarga, desplazando a Lázaro Cárdenas y Altamira, que ocupaban el primero y segundo sitio respectivamente. En el primer semestre de 1992 se han

38. Humboldt, *op. cit.*, p. 254.

movilizado 2.5 millones de toneladas de carga y 89 mil 674 contenedores.

Está doblemente conectado a la Cd. de México a través de la carretera de Jalapa y Orizaba; al norte con Tuxpan (2 carreteras) y al sureste con Coatzacoalcos y el Istmo. Por ferrocarril se comunica con la Cd. de México (Interoceánico) y al sur con Coatzacoalcos, Salina Cruz y Guatemala. Es base de la Armada, y PEMEX cuenta con importantes instalaciones en el puerto.

MINATITLAN, PAJARITOS Y NANCHITAL, VER. Se localizan en la desembocadura del río Coatzacoalcos y tienen profundidad para recibir buques de gran calado. El primero está dedicado exclusivamente al manejo del petróleo y sus derivados. Toda la zona ha recibido un fuerte impulso debido a que se encuentra cerca de la región petrolera más importante del país; en el área se localizan importantes instalaciones de la empresa en proceso de desincorporación, FERTIMEX.

Se ha creado un importante corredor industrial y ahora se recibe con mayor frecuencia tráfico internacional, como resultado de la saturación del puerto de Veracruz y el deficiente servicio que ofrecía hasta la requisita de 1991.

Desde la década de los 70's existe el proyecto de construir un nuevo puerto en la Laguna del Ostión para descongestionar los servicios, pero no ha sido llevado a cabo.

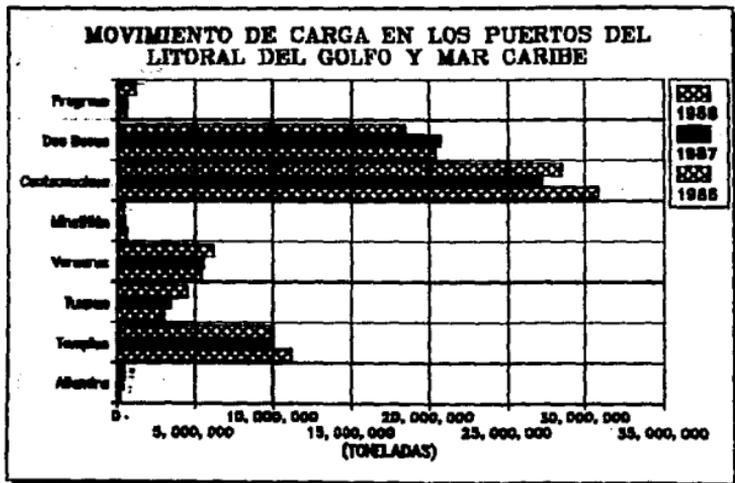
Por otro lado el conjunto presenta dos problemas: primero, la acción de la naturaleza que provoca el azolve del río, y segundo, el puente construido en Coatzacoalcos, que dejó inutilizado por su escasa elevación al puerto de Minatitlán.

VILLAHERMOSA, TAB. Puerto fluvial situado sobre la margen izquierda del río Grijalva, del que no se ha aprovechado todo el potencial de su situación, ya que se localiza en medio de una importante red hidrológica.

DOS BOCAS, TAB. Este puerto fue construido para convertirse en estación de PEMEX para el transporte de petróleo y sus derivados. Sin embargo las necesidades de los agroexportadores del sur del país movieron al gobierno federal a abrirlo al tráfico comercial. En 1991 se manejaron 116 000 tons. de exportaciones agrícolas y se estima que en 1994 asciendan a 389 000 tons.

PROGRESO, YUC. Situado al norte del estado de Yucatán, en una playa abierta y tendida, no es propiamente un puerto, ya

que sólo cuenta con una posición de atraque que se interna en el mar. Su importancia radica en ser punto de salida de los productos de la península.



Para finalizar insistiremos en que las condiciones naturales de México favorecen el aislamiento -fenómeno que se observó desde la etapa prehispánica y colonial. Esto debe evitarse con el reforzamiento de los transportes, en especial la navegación de cabotaje y para ello se requiere de la planeación cuidadosa de nuestros puertos.

2.4. VISION DE CONJUNTO. CONSECUENCIAS DE SU SITUACION GEOGRAFICA.

Visto a distancia, el país presenta la forma de un triángulo irregular inclinado de norte a sur, con uno de sus lados apoyados en la parte sur de los Estados Unidos y el vértice desviado hacia el sur, donde se une con la península de Yucatán que tiene forma de un paralelogramo, cuyos lados se orientan hacia el noroeste. Esta península tiene su vértice geopolítico en punta Juárez, ya que lanza el territorio mexicano hacia el este, hacia las Antillas y el mar libre.

Una visión realista de México, lo describiría en su litoral del Pacífico, como un amplio arco exterior o convexo, que le imprime fuerza hacia afuera. Esta característica se acentúa con la posesión de la península de Baja California, que constituye un puesto de avanzada que permite al país acercarse a las líneas de navegación internacionales y abrirse sin limitación a la libertad de los mares.

En el lado opuesto se encuentra el Golfo de México, al que se le ha llamado el "Seno mexicano". Este es una amplia cuenca -de forma cóncava- en la que no existen accidentes de importancia. Se encuentra cerrada por la península de

Florida, y la isla de Cuba. Nosotros poseemos una de las llaves: Yucatán. Este mar interior, contiguo a nuestras costas, debe ser dominado antes de incursionar más allá de las islas Bahamas.

La ubicación del país es notable, ya que está situado en la frontera entre el norte anglosajón y el sur latino, rodeado por los océanos más importantes de la tierra, puente entre el mundo europeo y el asiático. A principios del siglo XIX, Humboldt reconoció, al escribir sobre la Nueva España, que: "México ocupa actualmente el primer lugar, tanto por sus riquezas territoriales como por lo favorable de su posición para el comercio con Europa y Asia. No hablamos aquí sino del valor político del país".³⁹

México es un importante productor de materias primas de gran demanda. El tamaño de su población y el volumen de producción han convertido su economía en una de las más importantes del planeta. Su extensa frontera norte lo comunica directamente con el mundo industrializado, la alta tecnología y los cambios mundiales; el riesgo que tenemos es la dependencia que nos sujeta a la economía norteamericana.

Como heredero de una milenaria civilización, por su sistema político y posición geográfica, México es un factor

39. *Ibid.*, p. 298.

determinante como enlace físico, político y cultural entre América del Norte, Centro y Sudamérica.

Una mención aparte merece el istmo de Tehuantepec, por el valor geoestratégico de primero orden que pudiera tener como vía de tráfico interoceánico, ya que en este sitio los litorales se presentan abiertos al interior de las tierras, tanto en el Pacífico, como en el golfo de México. Hernán Cortés llamó a éste istmo el "secreto del estrecho" en sus *Cartas de Relación*, posteriormente Revillagigedo se ocupó de un proyecto de canal de navegación que utilizaría en parte los cauces de los ríos Coatzacoalcos y Chimalapa.

Al reconocer su excepcional posición y lo despoblado de la región que la hacía propicia a las incursiones extranjeras, el presidente Comonfort expidió un decreto, el 14 de septiembre de 1857, en que se disponía la fundación de tres ciudades en el istmo de Tehuantepec: una en la desembocadura del río Coatzacoalcos, otra en el punto en que éste se hace navegable y la última en la sierra que divide las llanuras del Pacífico de las del Atlántico.

La distancia en línea recta que separa los dos océanos es menor a los 200 km, lo que fundamenta su ventajas como vía de comunicación respecto del canal de Panamá o cualquier otro sitio centroamericano, ya que se encuentra más cerca del eje

internacional de tráfico, a lo largo del cual se sitúan los principales puertos europeos, japoneses y norteamericanos.

Por lo tanto, reduciría el tiempo y la distancia entre Nueva York y San Francisco de 3 240 millas -que significan 11 días de navegación- a 2 150 millas, que equivalen a 7 días de recorrido.

La sección meridional de nuestro país tiene un valor estratégico de primer orden, por disponer de costas en ambos océanos y el más boreal de los estrechamientos istmicos de América, ventajas que se unen a la presencia de reservas petroleras en las cercanías de esa zona.

A pesar de esta espléndida fachada, México es un país poco marítimo. No abundan en sus litorales los buenos fondeaderos naturales y el interior de su territorio se encontró sujeto, por mucho tiempo, a precarias condiciones de comunicación con los mares que lo circundan, debido a la interposición de grandes sierras que se extienden tanto paralelas a las costas, como entre las distintas regiones que lo conforman. "Aunque los mares pueden ser magníficas vías de comunicación que en vez de separar unan a los pueblos, hasta la fecha las grandes masas de agua que nos rodean han sido más bien un factor de aislamiento que de intercambio en gran escala con el resto del mundo."⁴⁰

⁴⁰. Angel Bassols Batalla, *Recursos naturales de México. Teoría, conocimiento y uso*, p. 57.

México es un país de transición, donde se mezclan características biogeográficas y culturales diversas, determinadas por fronteras naturales, océanos, selvas, pantanos, desiertos y sierras, que establecen contrastes muy marcados entre las partes que lo configuran, de ahí que seamos un país entre fronteras, como también un país con numerosas fronteras interiores.

Plegamientos, hundimientos y elevaciones han modelado la superficie y definido el relieve que determina la orografía del país, caracterizada por el predominio de las tierras altas en las que se localizan numerosas cuencas cerradas que forman compartimentos casi aislados unos de otros, por las altas cadenas de montañas que los separan. Dentro de cada una de éstas cuencas existen tramos escalonados que imposibilitan su aprovechamiento, lo que provoca que las comunicaciones entre las diversas partes del territorio mexicano sean sumamente difíciles y explica la formación en el pasado de pequeños núcleos de población apartados unos de otros.

La realidad geográfica dificultó el establecimiento de vías de comunicación e impidió el aprovechamiento total de los recursos naturales.

La heterogeneidad del territorio ha influido en la difícil integración política y social de la nación, condicionado su historia y desarrollo, alimentando en muchos casos la disidencia política, apoyada en la incomunicación y el aislamiento. Asimismo ha modelado el carácter de sus habitantes, determinando el sentido terrestre del mundo mexicano, en el que se ha negado al mar, a la navegación y al espíritu de aventura y libertad la dimensión que supone la conquista del espacio marino.

La historia de México, vista a través de esta interpretación geopolítica, se explica como una lucha dramática, para unificar las distintas regiones y edificar por encima de ellas una Nación. Ha sido también, la lucha por el poder entre el centro y la periferia. Esta diversidad ha dado a México una reciedumbre histórica, un carácter inconfundible, una personalidad geográfica y una cultura que lo distinguen tanto de los países iberoamericanos, como de los demás del orbe.

El conocimiento de esta diversidad y su correcta evaluación, es indispensable tanto para entender nuestra historia, como para reconocer las ventajas y desventajas con las que la naturaleza dotó a nuestro país. "El fatalismo geográfico ofrece a México posibilidades brillantes que se pueden convertir en hechos tangibles, si nuestro país sigue una

politica racional en el aprovechamiento de sus recursos".⁴¹ Esto es vital en la planeación científica e integral de una politica realista de desarrollo nacional, con base en las necesidades industriales, comerciales, geopolíticas y estratégicas.

41. Jorge L. Tanayo, *Geografía moderna de México*, p. 13.

CAPITULO III

ANTECEDENTES HISTORICOS

Es indudable que la geopolítica, el poder marítimo y la noción de Seguridad Nacional son conceptos propios del Estado moderno, más aún, son proyecciones de la realidad del Estado capitalista contemporáneo. Ante esta aseveración, carecería de interés el estudio de los acontecimientos anteriores a la conquista o inclusive anteriores al porfiriato.

Sin embargo, en el México antiguo, existieron poderosas ciudades-estado, que extendieron su dominio en gran parte del altiplano y costas del país. Nos referimos a ellas como Estados, porque creemos que éstos existieron como forma de convivencia y organización humana, circunscritos a consideraciones filosóficas, éticas o religiosas, propias de las sociedades precapitalistas.

Una sociedad organizada, una clase dirigente, un comercio estable, un aparato estatal, la recaudación de impuestos y tributos, el envío de embajadas y la facultad de declarar la guerra fueron cualidades inherentes al imperio azteca o a

las ciudades mayas, que caracterizamos desde este punto de vista como Estados eficientes. Además, el Imperio español, nacido de expediciones marítimas y sostenido a través de la maquinaria naval, dejaría asentados patrones geopolíticos que han influido en la historia de México.

Esto nos obliga a reflexionar acerca de la apreciación de lo que se ha considerado un peligro a la supervivencia o desarrollo del poderío mexicano. De aquí que iniciemos nuestro estudio con la revisión del comercio, el poder marítimo y la seguridad en el pensamiento y la acción del pasado histórico mexicano.

Los pueblos prehispánicos tuvieron una relación distante con el mar, la navegación que realizaban fue costera y no conocieron rutas marítimas, pues sus embarcaciones fueron canoas y pequeñas piraguas.

Los valles interiores, con clima templado fueron preferidos como asiento de sus ciudades y civilizaciones. Conocemos como caso excepcional la ciudad amurallada de Tulum, en la costa de Quintana Roo, que tuvo el carácter de puerto abierto y que los primeros conquistadores compararon con la ciudad de Sevilla.

Sin embargo, a pesar de su importancia estratégica, como punto de enlace entre el Caribe y el Golfo, Tulum careció

totalmente de una infraestructura portuaria. Esto nos da una idea del escaso desarrollo marítimo de los pueblos precortesianos.

La vida de las comunidades costeras quedó reflejada en un fresco encontrado en Chichén Itzá, en el templo de los Guerreros, el cual describe las actividades de una aldea de la costa: varias canoas se dedican a la pesca mientras que la población trabaja en otras actividades.⁴²

Una mención aparte merece la ciudad de México-Tenochtitlán, capital del imperio mexica, tanto por su carácter y asentamiento, como por haberse escenificado en ella y en los lagos que la circundaban, una reñida batalla naval a 2 200 mts. de altitud. Verdadera Venecia de América poseía un eficiente sistema vial a base de calles anchas y rectas, mitad tierra y mitad canales y acequias por donde circulaban las canoas con bastimentos y mercaderías. La ciudad tenía una extensión de 1 000 hectáreas y la forma de un cuadrado de 3 km de largo.

Tenochtitlán era una ciudad lacustre que utilizaba los recursos naturales a su alcance, uno de ellos, el agua, servía para la producción agrícola, pero sobre todo para las comunicaciones en el valle y con el pueblo de Chalco, la llave terrestre hacia el sur.

42. *Vid.*, Sylvanus G. Morley, *La civilización maya*, línea 90.

La mayor parte de las parcelas particulares comprendían una casa con su patio que limitaba al menos por un lado, con un canal. Cada casa disponía de un embarcadero, así los comerciantes podían llegar hasta sus propios almacenes. Se ha calculado en 250 000 las canoas que surcaban las aguas de los lagos del valle de México.

Estaba conectada con tierra firme por varias calzadas, de ellas, la sur, que es la que nos interesa, se bifurcaba en el canal de Xoloc -que era muy profundo- hacia Ixtapalapa y Coyoacán. En la intersección se había construido un reducto que dominaba totalmente el paso, formado por dos torres y rodeado de una muralla a la cual se penetraba por dos puertas. Era la única fortificación que existía en la ciudad porque se podía esperar un ataque de la insubmisión ciudad de Huexotzinco.

En el valle de México se desarrollaron antes de la llegada de los españoles algunos conflictos que tenían carácter político-estratégico, lo curioso de éstas guerras anfibia es que se realizaban en una zona lacustre a más de 2 000 mts de altitud. Como ejemplo, tenemos la invasión anfibia, que en 1473 realizó Tenochtitlán contra Tlatelolco. Podemos darnos una idea de lo que eran las incursiones anfibia: ataques coordinados por guerreros en tierra y por canoas armadas en el lago. "Las aldeas situadas en islas eran atacadas por

"comandos" que navegaban en balsas: el *Códice Nutall* representa el asalto a una isla, por tres guerreros de pie sobre sus esquifes que se hunden en el agua bajo su peso, en tanto que por debajo de ellos nadan peces, cocodrilos y serpientes".⁴³ También en el *Códice Duran* podemos ver a Itzcoátl sometiendo a la provincia rebelde de Cuitláhuac con un ataque combinado de guerreros a pie y canoas.

Tenochtitlán era una ciudad abierta, su poderío bastaba para asegurar las aguas de los lagos. Era casi imposible una incursión anfibia, ya que los canales comunicaban a los distintos barrios de la ciudad y en éstos vivían los artesanos y campesinos que formaban las unidades militares.

Por otra parte, se hubieran necesitado miles de canoas para llevar a cabo una incursión por sorpresa, pero su construcción quedaría expuesta a la observación de todas las poblaciones ribereñas. Como ejército los mexicas no tenían rival en el Altiplano ¿qué podía ocasionar su derrota? Los aztecas no conocían las armas de fuego, por eso, cuando se produjo el choque final entre la ciudad y los españoles en 1521, la ciudad no estaba preparada para su defensa, como tampoco contra embarcaciones de mayor porte y capacidad de fuego, como lo fueron bergantines.

43. Jacques Soustelle, *La vida cotidiana de los aztecas*, p. 209.

El imperio mexica fue vencido por su insuficiencia material e inadaptación a la nueva clase de guerra que trajeron los europeos. Sucumbió porque su concepción religiosa y jurídica de la guerra la paralizaba frente a sus invasores que actuaban de acuerdo a cánones diametralmente opuestos. "En la medida en que la guerra, según la fórmula de Clausewitz, no es sólo continuación de la política, sino el espejo donde se refleja una civilización en los momentos de crisis, cuando aparecen sus tendencias más ocultas, la conducta de los mexicanos en la guerra es sumamente reveladora. Se ven en ella, con toda claridad, las promesas y deficiencias de una civilización que, aislada en el mundo, no pudo resistir un asalto del exterior."⁴⁴

Sólo nos resta decir que los habitantes de esa *polis* mesoamericana se batieron con todo el honor y la gloria de que era merecedora su increíble ciudad. No fueron derrotados por falta de valentía, sino por carecer de los medios esenciales para su defensa.

3.1. LA CONQUISTA Y EL PERIODO COLONIAL.

Los españoles trajeron nuevas técnicas y formas de guerrear no vistas en Mesoamérica. Después de la lucha, se impuso la

44. *Ibid.*, p. 216.

visión occidental como filosofía del instinto de conservación del grupo conquistador y su dominio patriarcal-terraténiente, que para la corona significaba el mantenimiento del sistema de succión de recursos para sus crecientes gastos imperiales. Así el nuevo régimen trastocó los valores de una región aislada en pleno florecimiento, esto tuvo como consecuencia la pérdida de varias civilizaciones y la yuxtaposición de una nueva cultura, pero también significó una concepción del mundo diferente.

Con las expediciones españolas a las costas de Yucatán y Veracruz, se inicia la incorporación forzada de México a la civilización occidental y la historia moderna de la Marina Mexicana.

Los constantes reconocimientos de los litorales mexicanos y de los ríos que desembocaban en él, proporcionaron a los españoles los primeros conocimientos geográficos del contorno del país que evidenciaban la carencia de resguardos seguros en las costas para los barcos y el tráfico comercial. No existía ensenada, bahía o río navegable que salvara a los galeones y carracas de las tempestades y arrecifes propios del Golfo de México.

La Conquista puso de manifiesto las diferencias entre los dos bandos en la concepción estratégica y táctica de hacer la guerra. Los españoles, hombres de armas y aventureros,

hacían una guerra "total", concepto nuevo en el Anáhuac; para ellos no existía más que un Estado, un rey y una religión: la monarquía de Carlos V y el catolicismo.

En Europa se conocía desde los tiempos de los relatos bíblicos la conquista y destrucción de pueblos y ciudades enteros; en la guerra y en el pensamiento no había cabida para la tolerancia, menos aún en el alma de hombres de mentalidad medieval. Así, el choque ideológico fue superior al enfrentamiento armado.

La minoría numérica de los españoles determinó la estrategia diplomática de Cortés. Este aprovechó la animadversión existente entre los grupos indígenas y los aztecas, para formar una gran alianza que se enfrentaría militarmente a los mexicas.

El avance tecnológico de los conquistadores, con sus cañones y mosquetes; armaduras y espadas de acero; los caballos y sus barcos impulsados con viento, aseguraban una superioridad decisiva sobre las fuerzas aztecas, que contaban con armas de madera y piedra, canoas y sólo conocían a la infantería en cerrada formación de combate, armas y tácticas muy eficaces en las guerras mesoamericanas, pero totalmente superadas por la tecnología medieval española.

Después de la batalla de Otumba, los texcocanos se pasaron al bando español, este giro en los acontecimientos dio a Cortés una base en el lago para el sitio, pacificó al Valle de México y puso en práctica su plan: en Tlaxcala se construyeron 12 bergantines que fueron desarmados y llevados al Valle para utilizarlos en la conquista de Tenochtitlán.

Estas galeras tenían un castillo en la proa y otro en la popa, según podemos observar en el *Códice Florentino*, además estaban equipadas con remos, vela y armadas con un cañón en la proa. Las naves limpiaron el lago de canoas y protegieron los flancos españoles en su marcha por las tres calzadas que unían a Tenochtitlán con tierra firme.

Las 5 000 canoas indígenas, mandadas armar por Cuauhtémoc, poco pudieron hacer, ya que sólo estaban protegidas en la proa y llevaban varios guerreros con escudos y lanzas. "Las historias del asedio de México muestran cuán eficaces fueron los bergantines españoles, que barrían la laguna con el fuego de sus cañones y maniobraban a toda velocidad impulsados por sus velas, para cortar las comunicaciones de la ciudad bloqueada, aislándola y evitando todo intento de llegada de refuerzos. Nos permiten ver igualmente cómo el cañón, al derrumbar murallas y casas, facilitó las ofensivas de los conquistadores en el seno mismo de la ciudad atrincherada."⁴⁵

45. *Ibid.*, p. 214.

Al finalizar el sitio, fue un bergantín, al mando del capitán García Olguín, el que divisó a lo lejos una barca, detuvo su paso y capturó. En ella viajaba Cuauhtemoc que salía hacia Texcoco para proseguir la lucha.

Durante la Colonia los españoles establecieron normas y prácticas de comercio marítimo y de navegación en la región que conformaba la antigua Mesoamérica. Se inició la construcción de embarcaciones de los tipos usuales en esa época: fragatas, bergantines, barcas, pailebotes, balandras, carabelas y goletas; con materiales de este país y tripulantes nacidos aquí.

Los primeros buques de importancia fueron construidos en el astillero del Carbón, fundado por Cortés en las bahías de Huatulco, Oaxaca, posteriormente se construyeron otras unidades en Acapulco, Zacatula, Barra de Navidad, Manzanillo, Campeche y Cd. del Carmen; en estos lugares se establecieron los primeros puertos mexicanos. Conocemos los nombres de las naves que surcaron por primera vez aguas de la Nueva España: "San Lázaro", "Santiago", "Santa Cruz", "Florida", "Espiritu Santo", "San Gabriel" y "San Marcos".

El balandro "San Francisco" fue el primer buque construido en la Nueva España después de terminada la Conquista. Fue armado en la playa de San Román del puerto de Campeche en el año de 1580; esta ciudad se distinguió durante el Virreinato

por la habilidad de sus carpinteros y por la afición de su pueblo al mar.

La primera etapa de la navegación comprende el conocimiento geográfico y la conquista del territorio ribereño, de aquí que las primeras exploraciones hayan sido de reconocimiento de las costas; por ejemplo: California en 1533, 1540 y 1542; la búsqueda de lugares míticos, como la expedición ordenada por Don Antonio de Mendoza, 1º virrey de la Nueva España (1535-1550), a Cibola en 1540; o los viajes para encontrar las Indias Orientales y un paso interoceánico, entre la mar del Sur -Océano Pacífico- y el Atlántico.

La segunda etapa se refiere a la consolidación de las obras de defensa y comunicaciones. Destacan por ejemplo, la fortaleza de Veracruz, punto de enlace con el Caribe y España, construida por Alonso García Bravo y el castillo de San Diego en Acapulco, realizado por el holandés Adrián Boot, ambos en el siglo XVI.

Es indudable que la conquista y dominio de los nuevos territorios, obligó a los españoles a desplegar en los primeros momentos una actividad inusitada: emprenden el conocimiento del país y sus costas, inician la construcción de caminos y planean una cuidadosa política de poblamiento; pero, la preocupación de España por la defensa de sus

posiciones pasó por diferentes etapas según el estado de las relaciones europeas o del aceleramiento de su decadencia.

La lejanía de España planteó además, la necesidad de poner en marcha una maquinaria marítima de comunicación, defensa y comercio en dos direcciones, de manera que la colonia y la metrópoli quedaran enlazadas.

En la Colonia, la seguridad de las comunicaciones, puertos y el mantenimiento de una marina que protegiera a la Nueva España, estuvieron subordinadas a la política española en particular y a los sucesos europeos en general.

La estrategia resultante respondió lentamente a los acontecimientos y a los virajes de la historia mundial, esto llevó poco a poco a España y a su imperio hacia la decadencia, hasta el gran desastre nacional de 1808 y posteriormente, en el transcurso del siglo XIX, a la pérdida completa de sus colonias. Como es sabido, una estrategia -para que produzca los efectos deseados- necesita que lleve el mismo tiempo político e histórico, de otra manera se encontrará desfasada de la realidad y no será eficaz.

Afirmado el dominio español en el siglo XVI, la Nueva España gozó durante tres siglos de una relativa existencia pacífica, se evangelizaron y colonizaron las tierras, se explotaron los recursos, crecieron las ciudades y se desarrolló una nueva,

sociedad. Los levantamientos tuvieron repercusiones locales y no pusieron en duda la soberanía española: hasta 1810 no se consideró como una posibilidad seria una sublevación indígena, por estas razones, no se justificaba una organización militar. Por otro lado, el mando español no creía factible la ocupación del país por una tercera potencia sin la ayuda de los propios mexicanos.

Por su situación geográfica y política, en el vasto territorio novohispano no del todo colonizado y explorado la defensa quedó relegada a la frontera norte y a las costas; éstas presentaban extraordinarios problemas para la defensa: escasos habitantes, grandes distancias entre las poblaciones, serranías paralelas a la costa y carencia de refugios para los barcos. "Pero en cambio, estos embarazos, tan contrarios al comercio, facilitarían la defensa del país contra los proyectos ambiciosos de un conquistador europeo."⁴⁶

Se consideró que la colonia podía ser defendida por un pequeño número de compañías regulares que, además, se encargarían de la vigilancia de las ciudades, los edificios públicos y la seguridad del Virrey; por esta razón, la política española tenía por objetivo el desarme sistemático de la población y el desaliento de las corporaciones militares.

46. Humboldt, *op. cit.*, p. 369.

En los agrestes territorios del norte se creó una caballería ligera para hacer frente a la constante guerra contra las tribus indias. La seguridad de esta frontera hizo necesario el envío de José de Gálvez -Visitador General e Intendente de los Ejércitos (1765-1771)- a la zona, en una expedición que partió en viaje de observación del puerto de San Blas, base naval del Pacífico: Gálvez permaneció en California y Sonora de 1763 a 1770, promoviendo a su regreso reformas cuyo resultado fue la nueva división política en Intendencias y la creación de la Comandancia General de las Provincias Internas, de carácter semiautónomo, que quedó bajo la responsabilidad de un oficial del ejército.

Se pensó que las Provincias Internas formarían una barrera que contendría la penetración hacia el sur de cualquier tipo de intención hostil. Estos cambios reconocieron la situación especial de la zona norte, que constituía una preocupación secundaria pero inquietante. A fines del siglo XVIII, se perfiló esta región como un foco de inestabilidad, escenario de la futura expansión de otras potencias; por esto, los sucesos ocurridos en ellas o en la cercanía de su frontera aparecieron como una amenaza a la seguridad de las ricas provincias del centro y sur.

La mayor preocupación de la Nueva España, provino del mar; tanto militar, como comercialmente. Desde el siglo XVI las costas fueron notablemente inseguras, llenas de piratas y

corsarios que interrumpieron prolongadamente las comunicaciones e hicieron imposible todo tráfico mercantil regular, "el Mar Caribe sería durante todo el siglo XVI y XVII, escenario de corsarios y piratas que traducían el ímpetu de Inglaterra en su lucha contra el monopolio español en plena etapa mercantilista."⁴⁷

Los puertos estaban expuestos a los ataques de las potencias enemigas, de bucaneros y al tráfico de contrabando que hacían por igual mexicanos y extranjeros; por esto, la marina y las obras defensivas exigían mayor atención del gobierno virreinal, ya que los líneas que comunicaban a la colonia con su metrópoli eran muy frágiles. "El comercio de la Nueva España no tiene más que dos salidas, el puerto de Veracruz y el de Acapulco. Por el primero se hace el comercio con Europa, con las costas de Caracas, La Habana, los Estados Unidos y Jamaica; el segundo es el punto central del comercio del Mar del Sur y de Asia; recibe los buques que vienen de las islas Filipinas, del Perú, de Guayaquil, de Panamá y de la costa noroeste de la América septentrional."⁴⁸

Las interrupciones al tráfico marítimo y las incursiones a las costas forzaron al gobierno en 1628, a crear en Veracruz la "Armada de Barlovento", primera fuerza naval que tuvo como fin resguardar el Golfo de México y el mar Caribe de los

47. María Emilia Paz Salinas, *Belize. El despertar de una nación*, p. 19.

48. Humboldt, *op. cit.*, p. 234.

piratas, para mantener la navegación entre la vieja España, las Antillas y la Nueva España. "Al desatarse la piratería por la aparición de América en el mundo y disputarse la posesión y el comercio de las mercaderías americanas que monopolizaban los sevillanos, se impusieron medidas defensivas para resguardar los navios españoles de la codicia ajena."⁴⁹

Esta Armada llevó 2 600 soldados mexicanos a la isla Española en 1690, que participaron en la reconquista de Santo Domingo que había caído en manos de los franceses. Los buques virreinales derrotaron a la escuadra enemiga y capturaron a algunas de las naves que la componían.

Hacia 1703 la Armada de Barlovento despejó de corsarios el mar del Golfo de México, pero estos éxitos no compensaron la pérdida de posiciones mundiales de la marina española, que desde el siglo XVI se encontraba a la defensiva. Objeto de vicios y atraso tecnológico, no pudo enfrentar a la marina británica ni mantener buques que protegieran y reconocieran las costas de sus posesiones ultramarinas.

Por esta razón, se le encomendó al ejército formar la primera línea de defensa. El despliegue de fuerzas a lo largo de las costas del Golfo y del Pacífico, estuvo determinado por lo

⁴⁹. Carlos Bosch García, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la sociedad marinera y la tradición terrestre*, p. 89-90.

deshabitado de la región, la naturaleza de la población disponible y la insalubridad general del clima, pues los altos niveles de mortandad en las costas, obstaculizaron los esfuerzos por establecer grupos de soldados no aclimatados -hombres de las tierras altas interiores o extranjeros- que eran enviados a servir temporalmente en las guarniciones.

Se consideró que estos problemas serían infranqueables para los invasores; el desabasto, la incomunicación y las enfermedades fueron considerados factores de importancia por los defensores, ya que los más audaces atacantes se enfrentarían con la realidad de un virreinato inalcanzable. "Podría decirse que la naturaleza misma ha proporcionado al país mejor defensa militar contra los pueblos de Europa, que contra los ataques de un enemigo asiático; pero la constancia de los vientos alisios, y la gran corriente de rotación que es constante entre los trópicos, hacen casi nulo cualquier influjo político que en la serie de los siglos pretendiesen ejercer China, el Japón o la Rusia asiática en el nuevo Continente."⁵⁰

En el Golfo de México y en el norte de la Capitanía de Yucatán, sólo existían pequeñas granjas y chozas de pescadores, Veracruz era el único bastión y el puerto de entrada y salida de las mercancías más importante de la Nueva

50. Humboldt, *op cit.*, p. 332.

España, además, era terminal de los caminos que bajaban de los valles interiores.

El puerto estaba vigilado por el fuerte de San Juan de Ulúa que se encontraba mar adentro y sería el primer blanco de un atacante que deseara aislar al reino del comercio exterior; de esta manera, un invasor que hubiera pretendido derrotar al ejército virreinal y ocupar la ciudad de México, debía controlar el puerto. Hacia el norte sólo Nueva Orleans en la Louisiana, permitía un fácil acceso al interior del continente. "La simple vista de este plano prueba cuán difícil sería un ataque militar dirigido contra un territorio que, en sus costas orientales, no ofrece otro abrigo a las embarcaciones que un fondeadero peligroso entre arrecifes."⁵¹ Esta política defensiva era el resultado de no contar con una marina de guerra capaz de resguardar las costas.

La historia de México ha demostrado, en varias ocasiones, que el control de Veracruz representa una buena oportunidad de conquistar el altiplano Central y posteriormente el resto de la nación.

La costa del Atlántico estaba guarnecida por milicias irregulares y puestos de observación inadecuados para contener un ataque concertado hasta por una pequeña fuerza

⁵¹ *Ibid.*, p. 232.

militar o para perseguir a los barcos y tripulaciones que introducían contrabando.

Estas incursiones costeras tenían escaso valor estratégico, en cuanto que no alcanzaban los puntos neurálgicos de la Nueva España y resultaban extremadamente peligrosos por la falta de un abastecimiento continuo, pero representaban pérdidas para el fisco real y demostraban la vulnerabilidad del sistema imperial español.

El relieve de la costa del Pacífico, con sus altas cadenas de montañas, sus pasos inaccesibles, la ausencia de vías fluviales, las enormes distancias, la escasez casi total de caminos hacia el interior y el aislamiento de los puertos redujo el peligro de una invasión enemiga. La importancia del puerto de Acapulco, en realidad un pequeño pueblo, quedó limitada a cuidar el flanco sur de un océano desconocido en gran parte y a recibir al galeón de Manila. Además, se consideraba que la fortaleza de San Diego ofrecía una protección adecuada.

Como hemos visto la estrategia político-naval del Imperio Español durante los siglos XVI, XVII y la primera mitad del XVIII, se basó en la seguridad que otorgaban algunos puertos bien fortificados como La Habana, Cartagena de Indias, Veracruz y Campeche que monopolizaron todo el comercio entre la metrópoli y la colonia.

Estas plazas fuertes estrangularon cualquier brote de librecambio y convirtieron las actividades económicas del país en un simple traspaso de riqueza y mercancías. "Pero esas defensas, la historia lo demuestra, fueron poco útiles por fallar el planteamiento de la defensa en su base al no reparar en que los piratas, y todos los enemigos que pudieran llegar a la Nueva España, eran fuerzas marinas y que sus ataques tenían que comenzar con un desembarco, operación que nadie haría frente a un castillo. Contra esas naves y desembarcos el imperio español trató de contestar oponiendo castillos que no eran otra cosa que defensas terrestres junto al mar, destinadas a resistir un ejército, lo que no era precisamente la característica de los piratas. La iniciativa privada pudo haber resuelto el problema, pero a ésta no se acudió."⁵²

Los ataques de los corsarios ingleses, franceses y holandeses a las flotas españolas que transportaban el tesoro y a las ciudades costeras, ocasionaron daños inmediatos pero no representaron un peligro mayor para el sistema imperial.

La crónica decadencia del poderío naval y militar de España que se hizo manifiesta a partir del siglo XVII, no puso en peligro sus posesiones más importantes, ya que ningún enemigo hubiera tenido la fuerza suficiente para pensar en ocupar la

⁵² Bosch, *op. cit.*, p. 201.

Nueva España, por citar un ejemplo. No obstante, el Imperio fue perdiendo la soberanía sobre pequeños enclaves como resultado de tratados oprobiosos que reconocieron el desgajamiento de pequeños territorios, tal es el caso de Belice o la isla de Trinidad.

Sin embargo, un hecho modificó el equilibrio mundial, a mediados del siglo XVIII, Inglaterra adquirió la supremacía marítima mundial alterando la situación de seguridad de las colonias.

Las fortalezas hispanoamericanas quedaron expuestas a ser sitiadas y capturadas, sin la posibilidad de recibir refuerzos de las otras colonias o desde ultramar, ya que la flota inglesa podría cortar los débiles lazos entre América y España. Fue fácil advertir que la pérdida de una plaza fuerte como La Habana o Veracruz permitiría a la Gran Bretaña el envío de tropas expedicionarias desde Europa, las que se unirían a las fuerzas angloamericanas; éstas recibirían abastecimientos de las propias colonias españolas y podrían emprender la conquista de los grandes virreinos.

En la Guerra de Sucesión española (1739-1763) y en los conflictos europeos posteriores intervinieron tropas angloamericanas que hicieron sentir su poder a las posesiones españolas y francesas. La fuerza de una Inglaterra pre-

industrial y su hegemonía marítima obligaron a hacer una evaluación completa de los esquemas de defensa.

Algunos factores aumentaron las preocupaciones marítimas del gobierno virreinal, ya que la cercanía de Jamaica, con sus instalaciones de contrabando bien desarrolladas, era una excelente base para realizar operaciones militares contra el puerto de Veracruz.

A partir de la entrada de España en la Guerra de los Siete Años en 1762, esta potencia se vio envuelta en el enfrentamiento anglo-francés por la hegemonía europea que tenía lugar a escala mundial: Europa, India y Norteamérica fueron escenarios de un conflicto que no terminaría hasta 1815 con la victoria indiscutible de Gran Bretaña.

La coyuntura no pudo ser más desfavorable a España, sin preparación militar y con el Imperio francés exhausto, se produjo la primera amenaza real de invasión a la Nueva España. Esta situación colocó al Marqués de Cruillas 44^o Virrey (1760-1766), ante dificultades excepcionales para formar las defensas que protegerían las costas novohispanas. Con extraordinaria energía dedicó sus esfuerzos a la creación del ejército virreinal, organizó 66 compañías de infantería y 59 de caballería, con un total de 8 528 hombres.

Además acantonó en Jalapa y Orizaba 40 compañías y estableció 6 hospitales militares. envió subsidios a las islas de Barlovento, Nueva Orléans, Filipinas y a las Marianas, gastando en todo ello 20 407 926 de pesos, una enorme cifra para la época.

En 1762 en plena Guerra de los Siete Años, Gran Bretaña decidió dar un golpe que dejara fuera de combate el potencial económico y militar de España y que a su vez fomentara su comercio e industria.

Los ingleses eligieron a La Habana en la isla de Cuba como objetivo estratégico porque era considerada la llave del Golfo de México y recibía en tránsito las riquezas de la Nueva España y las de Asia provenientes de Acapulco. La ocupación del puerto incrementaría el comercio inglés y cortaría las comunicaciones de las colonias hispanoamericanas con España.

Una fuerza anfibia tomó la ciudad por asalto y la arrebató al dominio español, con una sola operación Inglaterra puso al Imperio al borde del desastre.

En el gabinete español se discutieron nuevas políticas, La Habana había sido considerada inexpugnable. su temprana rendición desarticulaba el sistema de seguridad que dependía de unas cuantas ciudades-fortaleza porque si éstas caían en

manos enemigas, no quedaría nada entre ellas y el dominio de las colonias. Para la Nueva España el peligro no pudo ser más claro. "En el estado actual de cosas, México es una dependencia militar de La Habana, porque este es el único puerto inmediato que puede recibir escuadras; y, por tal motivo, es el punto más importante para la defensa de las costas orientales de la Nueva España. Por lo mismo, el gobierno, después de la última toma de La Habana por los ingleses, ha hecho gastos enormes para aumentar las fortificaciones de esta plaza. La corte de Madrid, conociendo sus verdaderos intereses, ha establecido por principio, que para conservar la posesión de la Nueva España, es menester mantener el dominio de la isla de Cuba."⁵³

La administración virreinal respondió con la creación de un ejército que pudiera defender a la Nueva España si la costa era atacada, esto sólo sería posible si La Habana era conquistada por el enemigo. En tal caso, Veracruz sería el siguiente objetivo lógico, su rendición quitaría a España las exportaciones de plata y dañaría irremediamente el sistema defensivo español.

El estratégico puerto de Veracruz se consideraba la puerta de entrada del reino, aunque la defensa del mismo no se pensó que fuera esencial. La incomunicación, las terribles epidemias y la falta de aprovisionamiento del enemigo,

53. Humboldt, *op cit.*, p. 370.

parecieron una mejor opción que el enfrentamiento directo con un ejército invasor.

Se pensaba que aun sin retener a Veracruz, la ventaja estaba de parte de los defensores. Este era el enfoque básico del plan de defensa de 1775. El camino -en realidad una brecha- de este puerto a México con sus cañadas y desfiladeros, podría defenderse con unos cuantos soldados; si las defensas naturales fallaban, el baluarte de Perote serviría como segunda línea.

Entre los oficiales no había duda sobre la importancia de defender Veracruz, pero no se creía que el ejército virreinal fuera capaz de resistir por más de unos días; ante este hecho, se sugirió el acuartelamiento de las fuerzas militares en otras ciudades cercanas, como Orizaba, Córdoba y Perote. De esta manera, la Nueva España enfrentó el carácter indefendible del puerto.

La reforma de la estrategia militar se volvió prioritaria para mantener la integridad de las posesiones españolas. Ahora bien, la metrópoli no estaba en condiciones de sostener los nuevos gastos militares, ni proporcionar los hombres para la defensa de sus colonias, ya que estas reservas eran absorbidas por las guerras europeas y la defensa de África del Norte, reduciendo significativamente los recursos imperiales.

Otro factor vino a agravar la situación, si Gran Bretaña era el enemigo, su superioridad marítima impediría todo contacto desde Europa con América; por lo tanto, sería imposible el envío de refuerzos al estallar una guerra.

La solución adoptada consistió en enviar pequeños grupos de tropas peninsulares a las colonias, las que tendrían la responsabilidad de capacitar a los habitantes hispanoamericanos en el desempeño de su propia defensa.

Por otro lado, después de dos siglos de obstaculizar el desarrollo naval y militar del país por medio de diversas legislaciones que incluso habían impactado negativamente el desarrollo de la incipiente industria mexicana, se permitió la construcción de algunas unidades navales. En el año de 1788 fueron construidos en Tlacotalpan y Coatzacoalcos embarcaciones para el Golfo de México, a las cuales se llamó "Nueva España" y "Conde de Floridablanca", cuyo diseño y calidad fue aprobado por los expertos.

Al finalizar el siglo XVIII, el imperio español se encontró sujeto a factores externos que trascendían y alteraban los sucesos internos, el conjunto de influencias lo mantuvieron en medio de una doble presión, por un lado, el peso de las reformas internas, que revisaban las instituciones a las que se culpaba del atraso del Imperio.

Los cambios que se hicieron tendieron a hacer más eficiente el comercio entre la metrópoli y sus colonias, estimulaban la industria y el desarrollo de las comunicaciones y reorganizaban la defensa. Además se dictaron medidas para detener los abusos y la corrupción.

Por otra parte la celeridad de los acontecimientos internacionales -la Revolución Francesa y las guerras a que dio lugar- cambiaron la faz del mundo en una decena de años, y atrofiaron todo movimiento del Estado español. "Resulta, a la vista de tanta complicación, perfectamente lógica la preocupación continua por las costas y puertos de la Nueva España."⁵⁴

Al sobrevenir la Revolución francesa, la defensa del virreinato no tenía prioridad en el Ministerio de Guerra español, porque las repercusiones de la Revolución en la misma España y las colonias cercanas a las francesas eran más alarmantes. Una guerra general pareció una posibilidad clara. Esto hacía necesario la preparación de la defensa.

Precipitadamente se autorizó el envío de tropas de México a La Habana y entonces se descubrió que no quedaban fuerzas para defender el reino y cuidar de su seguridad. Sin embargo

54. Bosch, *op. cit.*, p. 203.

la superioridad anglo-española imposibilitó la invasión de la Nueva España.

La guerra contra Francia estalló en 1793. Desde este momento España pasó a ser un peón de los designios imperiales de Francia e Inglaterra. Sin rumbo político fijo, sus colonias quedaron expuestas al expansionismo de otras potencias. Humboldt advirtió en su *Ensayo Político* que en vista de sus debilidades internas, la Nueva España se encontraba frente al peligro de ser desmembrada o absorbida por el enemigo anglosajón.

En 1796, después de un cambio de alianzas, dio inició la guerra contra Inglaterra. Pronto se suceden para España una serie de derrotas en Europa -batalla naval de San Vicente- y en América -caída de Trinidad- que conmocionaron al sistema defensivo colonial, hasta que la derrota inglesa en la invasión a Puerto Rico alivió la situación general.

La debilidad de la marina española, el bloqueo de La Habana y la actividad que llevaban a cabo buques corsarios protegidos por grandes barcos de la marina real inglesa, trajo como consecuencia la desaparición de naves mercantes de las costas de Campeche, Tabasco y Veracruz; toda actividad marítima cesó. Los vigías de Coatzacoálcos y Alvarado informaban continuamente sobre la presencia de barcos que realizaban pequeñas incursiones a la costa para asaltar villas y robar

provisiones; ocasionalmente el enemigo se acercó al baluarte de Ulúa

En 1800 la posición defensiva de España causaba una creciente alarma en Veracruz. Por esta razón fueron armadas 14 lanchas con cañones de mediano calibre montados sobre ejes giratorios, pero había muy pocos oficiales o marinos con experiencia para tripularlas. El cierre del puerto de La Habana aumentó peligrosamente el número de barcos en Veracruz, que se convirtió en un deseado objetivo para un golpe de mano.

Por otra parte, el bloqueo provocó recesión e inflación en la Nueva España, ya que los buques piratas y la actividad de las naves de guerra enemigas obstaculizaban las importaciones y exportaciones de productos imprescindibles para el desenvolvimiento de la economía doméstica. La situación llegó a ser desesperada, porque el funcionamiento de las dos principales industrias, la minería y el tabaco, estaba ligado a los monopolios estatales y exclusivamente a las importaciones que en tiempos normales suministraba la metrópoli.

Dos bloqueos sufrió Veracruz, por un barco en cada ocasión, lo cual indica el desastroso estado de la marina de guerra al no poder enfrentar una situación menor. Al tenerse conocimiento de los preparativos de guerra en Jamaica, se

dieron órdenes urgentes en enero de 1801, para evacuar el puerto en previsión de un ataque enemigo; valores, dinero y artículos del comercio, junto con niños y ancianos se internaron tierra adentro. Se pidió el regreso de los dos regimientos mexicanos que se habían enviado a La Habana, pero fue hasta la Paz de Amiens cuando el segundo batallón del regimiento de México en Nueva Orleans volvió al país.

En los periodos de paz la defensa y el comercio perdían su carácter urgente para la administración española, se descuidaban planes y organización hasta que la siguiente crisis europea obligaba a la revisión de los esquemas. Los acontecimientos europeos, el peso de la guerra y la defensa hacían ver la realidad desde otro ángulo, la filosofía de la Ilustración concientizó a los hispanoamericanos sobre los cambios que se necesitaban.

Un nuevo tipo de hombre estaba naciendo, los novohispanos se sentían atraídos por formas diferentes de pensar y, por otro lado, si la metrópoli era incapaz de defender su colonia ¿no sería mejor si ésta se defendiese sola con sus propios recursos? El acuerdo medieval en el que el siervo consiente en pagar un tributo a cambio de la protección de su señor, estaba a punto de romperse ante la ineptitud de un sistema anquilosado. De ahora en adelante los habitantes de la Nueva España tendrían que pensar en su seguridad y bienestar económico.

La rebelión de las colonias inglesas dio al Imperio Español la oportunidad de vengar las derrotas y humillaciones infligidas por Inglaterra desde el siglo XVI; un regimiento mexicano fue enviado al teatro de guerra caribeño, otro a Pensacola, pero sin un proyecto político definido España se convirtió en peón involuntario de la lucha entre las grandes potencias por el dominio mundial, quedando la paz fuera de su alcance.

En guerra contra Gran Bretaña de 1796 a 1802 y de 1804 a 1808, el Imperio perdió sus últimas fuerzas, se desquició la economía, se perturbó la sociedad y se incrementó el contrabando de artículos ingleses y de otros países. Además en el año de 1806 la batalla de Trafalgar puso fin en forma definitiva al poderío naval español.

Estos sucesos impactaron a la Nueva España, después de tres siglos, la sociedad novohispana se movía. La población colonial no tuvo otra alternativa que encargarse del peso de la defensa y financiar lo que consideró un problema europeo. La movilización de recursos y hombres trajo consigo trastornos sociales, arruinó los negocios e influyó en el aumento de la corrupción.

Por último, la invasión napoleónica a la península Ibérica, alejó la amenaza de una invasión a la Nueva España, pero

asestó un duro golpe al Imperio español. Las colonias quedaron a la deriva por los bloqueos navales y la caída de la casa de Borbón dejó a la administración sin legitimidad y sumida en la desorganización.

3.1.1. EL COMERCIO Y LAS EXPEDICIONES:

El comercio marítimo tuvo su origen en el tráfico de mercaderías y riquezas entre la Nueva España y la metrópoli, que posteriormente se incrementó hacia Perú y Cuba. Un lugar destacado lo ocupó la ruta hacia el oriente, que dio renombre al puerto de Acapulco, terminal del galeón proveniente de Manila -llamado Nao de China- que traía de oriente sedas, porcelanas y otros artículos. "El principal comercio de las Filipinas dependió de la Nueva España. Para esto contribuyeron diversas causas y acontecimientos, entre los cuales es posible apuntar dos: la bula alejandrina de 1493, que limitó la zona de influencia entre España y Portugal en el Oriente y la fantástica distancia entre España y Filipinas."⁵⁵

Como ejemplo de la importancia de esta línea de navegación, mencionaremos que la reja que cierra el coro de la Catedral

55. Francisco Santiago Cruz, *La Nao de China*, p. 177.

Metropolitana, fue hecha en Macao, sobre planos mexicanos y transportada por el galeón de Filipinas en el siglo XVIII.

La favorable situación geográfica de México, convirtió a esta parte de la América Septentrional en enlace de España con el Oriente, ya que los portugueses dominaban la ruta marítima que bordeaba África y el Imperio Turco la ruta terrestre de Asia Central. "La situación física de la Ciudad de México ofrece inestimables ventajas, en lo que atañe a sus comunicaciones con el resto del mundo civilizado. Colocada entre Europa y Asia en un istmo bañado por el Mar del Sur y por el Océano Atlántico, parece destinada a ejercer un grande influjo en los sucesos políticos que agitan entrambos continentes."⁵⁶

Las transacciones mercantiles en el Extremo Oriente se realizaban con plata mexicana acuñada en la Casa de Moneda de la Ciudad de México —establecida en 1536 por el Virrey Mendoza— que obtuvo desde entonces universal prestigio y convirtió a nuestro país en factor importante del comercio mundial.

A pesar de la importancia del comercio con el Extremo Oriente, la metrópoli siempre celosa del desarrollo de sus colonias, propició el aislamiento y obstaculizó con leyes el desenvolvimiento de las industrias nativas. El transporte de

56. Huebaldt, *op. cit.*, p. 358.

mercancías e impuestos entre Europa, Asia y la Nueva España, estuvo cuidadosamente reglamentado. Los intercambios se realizaban a través de "Flotas" que atravesaban los océanos protegidas por unidades militares. Estas "Flotas" hacían su servicio entre los puertos que tenían permiso real.

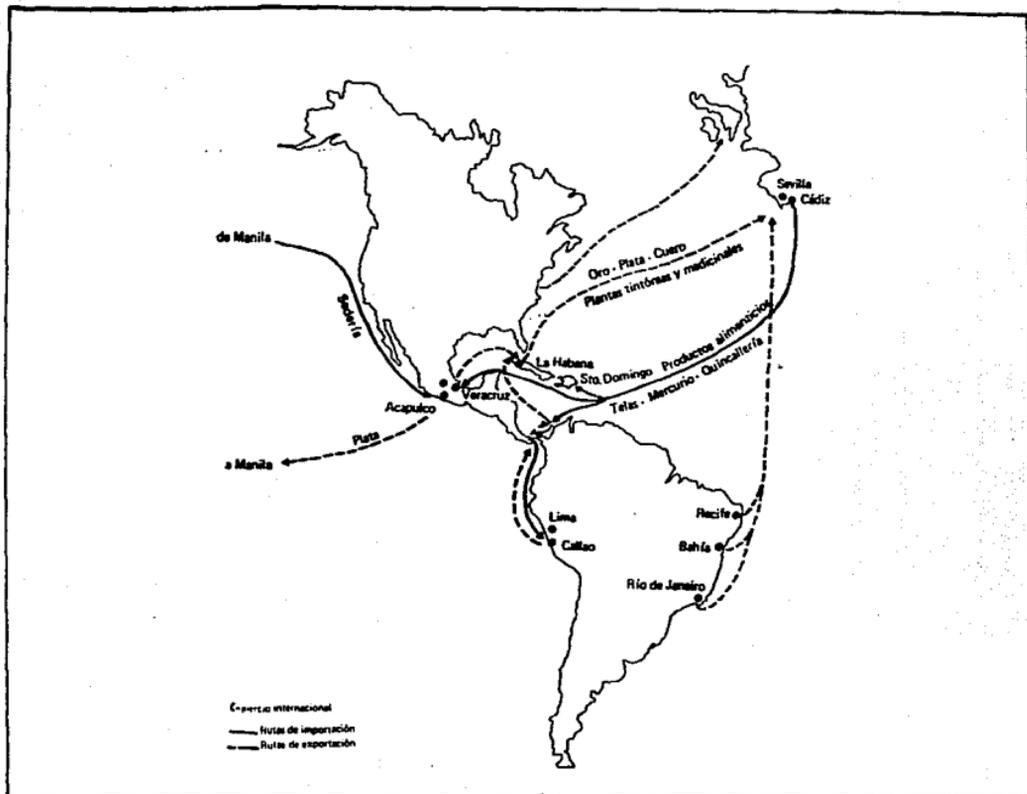
Los transportes eran lentos y encarecían las mercancías, con consecuencias políticas negativas, ya que afirmaban la actitud defensiva de la estrategia española sobre el comercio y la guerra, dado que los buques y la reglamentación de las "Flotas", las hacía blanco de naves pequeñas y rápidas, capaces de infligir ataques relámpago.

Hacia fines del siglo XVIII, el resultado de las leyes fiscales y los monopolios implantados en Hispanoamérica, eran palpables en la Nueva España, que se hallaba agobiada socialmente, estancada económicamente y exhausto el tesoro virreinal. "Las disposiciones reales siguieron sin variación ninguna, por defender un sistema de comercio cada vez más distante de la realidad. La industria española, empobrecida por la ineptitud de los señores en el poder, no podía competir y ni ofrecer a los mercados suficientes mercancías españolas."57

En 1778, entre otras medidas para aqilizar el comercio, se derogó el sistema de "Flotas" y se abrieron al comercio libre

57. Cruz, *op. cit.*, p. 139.

RUTAS COMERCIALES EN LA COLONIA



los puertos españoles e hispanoamericanos. pero la nueva política llegó con retraso y no pudo solventar las enormes carencias creadas.

Ya sea por la búsqueda de riquezas o por voluntad de conocimiento, en todo el ciclo colonial se realizaron expediciones para mejorar el conocimiento de la tierra conquistada. Después, cuando las otras potencias europeas compitieron con España en el descubrimiento y ocupación de nuevas tierras, los reconocimientos fueron prioritarios para delimitar zonas de influencia y entornos políticos.

En un *ukase* de 1799, expedido en el reinado del emperador Pablo I, se declaró que toda la costa situada al norte del paralelo 55° pertenecía al gobierno ruso. Lo interesante de este comunicado, es que la costa noroeste de América era denominada constantemente la *costa nordeste de la América*, denominación arbitraria fundada en la necesidad de navegar hacia el este desde la península de Kamtchatka para encontrar América.

La falsa denominación tenía el objetivo de dar solidez a los derechos expansionistas rusos en la América Septrentional, que ya habían encontrado en el fuerte Ross una punta de lanza en tierras novohispanas de la Alta California.

La mayoría de estas expediciones se han perdido en la historia de la navegación, algunas por desidia de España, otras intencionadamente han sido enterradas por algunos países europeos, que en aquellos años pretendían restarle validez a los descubrimientos españoles; "su nombre no ha adquirido la celebridad que debiera, porque una política mezquina se ha opuesto a ello, y la nación española no ha podido gozar de toda la gloria que le habían preparado sus valerosos navegantes del siglo XVI."⁵⁸

Algunas de esas expediciones partieron de costas mexicanas, con buques contruidos aquí; es por esto, que las mencionaremos como un homenaje al espíritu de aquellos hombres, que desgraciadamente no hemos heredado. California y la costa norte de América fueron los objetivos prioritarios de los expedicionarios. "Para España, sencillamente era una cuestión de consideraciones estratégicas y de sus reclamaciones tradicionales de la soberanía sobre la costa del Pacífico del continente americano. Hasta el advenimiento de los intereses extranjeros poco se había hecho por explorar la riqueza potencial de la región, y menos por establecer colonias permanentes."⁵⁹

Por su riqueza y posición geográfica la costa californiana llamó la atención de los exploradores desde los primeros años

58. Humboldt, *op. cit.*, p. 178.

59. Chilton I. Archer, *El ejército en el México borbujaico 1760-1810*, p. 110.

de la Conquista. La península de California fue explorada en 1532 y 1533, por Diego de Hurtado, Diego Becerra y Hernando de Grijalva, después Cortés reconoció el Golfo que lleva su nombre. En 1542 Juan Rodríguez arribó por el norte a la latitud 44° y en 1582 Francisco Gali reconoció la costa noroeste de América (latitud 57°30'). En 1596 Sebastián Vizcaino rodeó la costa de California y exploró el Océano Pacífico.

La expedición que llevaron a cabo Miguel López de Legazpi y Fray Andrés de Urdaneta tuvo como objetivo la conquista de las Filipinas, pero su consecuencia inmediata fue el descubrimiento de la ruta de regreso de Asia o el llamado "Tornaviaje" que seguía la ruta del norte, bordeaba después la California y tocaba los puertos de San Blas y Manzanillo antes de arribar a Acapulco, punto terminal del viaje. "Con la expedición de Miguel López de Legazpi la Corona española logró el perseguido objetivo de asentar su poderío imperial en las remotas islas orientales, emporio de la 'especiería', ganando a los portugueses la vieja controversia ventilada sobre imprecisas demarcaciones geográficas y esferas de influencia, más con los hechos consumados que con las enmarañadas disputas jurídicas."60

Legazpi fue nombrado capitán general de la expedición a Filipinas por el virrey Velazco y realizó la conquista del

60. Luis Muro, *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*, p. 5.

archipiélago entre los años de 1564-1571, casi sin derramamiento de sangre. En 1571, Legazpi fundó la capital de los nuevos territorios, a la que bautizó con el nombre de Manila, fundación que tres años más tarde, recibió el título de ciudad, concedido por Felipe II.

En la segunda mitad del siglo XVIII se organizaron en las costas del Pacífico, las expediciones marítimas llamadas de "Altura" hacia las costas del noroeste de California y Alaska. La más importante fue la realizada en 1791 por Alejandro Malaspina, que partió del puerto de Acapulco hacia Alaska, en una expedición de carácter científico.

Esta misión exploró Vancouver y el estrecho de "Juan de Fuca", y comprobó que California no era una isla como se creía, sino una península. Además, desechó los argumentos en torno a un canal interoceánico -denominado "Paso de Anián"- entre el Pacífico y el Atlántico.

La última de estas expediciones partió de Acapulco en 1792 al mando de Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdez, y estaba compuesta por las fragatas "Sutil" y "Mexicana". En este viaje se recorrió la ruta seguida por Malaspina el año anterior y se obtuvieron conocimientos respecto de la geografía de las regiones septentrionales de la Nueva España y sus pobladores.

José Mariano Moziño Suárez Losada, famoso botánico de su tiempo, se embarcó en una de esas expediciones en San Blas (1787-1803), que le llevó hasta el territorio de *Nutka* -actual Vancouver- en el Canadá.

Estas expediciones fueron un último y desesperado intento del gobierno virreinal por alejar de las costas del litoral noroccidental a Inglaterra, Rusia y posteriormente a los Estados Unidos, tratando de asegurar la integridad de sus vastas posesiones septentrionales.

Nos ha parecido importante un repaso general de los hechos y un análisis de la coyuntura de la etapa colonial, porque creemos que durante esta época se forjaron las directrices geopolíticas del México actual. Además, es un hecho que la Colonia es el único periodo marítimo de importancia en la historia de este país.

La presente relación con nuestro entorno geográfico y político, junto con la herencia económica, tiene sus raíces más profundas en los problemas estratégicos que España enfrentó durante la administración del régimen imperial. La manera en que España trazó su camino entre los retos históricos de finales del XVIII y principios del XIX, influyó decisivamente en las colonias que después se independizarían.

3.2. MEXICO INDEPENDIENTE.

A principios del siglo XIX, la guerra era desconocida para los habitantes de la Nueva España. Sólo las ciudades costeras -como Campeche- poseían murallas y castillos defensivos contra un ataque externo y habían visto acción militar durante la colonia. La oficialidad del ejército virreinal que planeaba la defensa, atribuía pocas posibilidades a un estallido de violencia importante dentro del país.

La administración española no comprendía a la sociedad mexicana y el estado real de degradación del régimen; a diferencia de los estudios que se hicieron para la defensa del reino de una invasión extranjera, no había planes específicos ante el caso de un levantamiento interno.

Iniciada la guerra de Independencia, la primera fuerza naval con que contaron los ejércitos insurgentes -en las barras de Tecolutla y Boquilla de Piedra en la costa veracruzana- estuvo integrada por goletas capturadas a los españoles y otras adquiridas en los Estados Unidos, a una de ellas se le llamó "General Morelos". Estas embarcaciones constituyeron el núcleo de la Marina de Guerra Mexicana.

El hecho naval más significativo de la guerra es el desembarco el día 15 de abril de 1817, de la expedición de Francisco Javier Mina procedente de Nueva Orleans en el río Santander cerca de Soto la Marina.

Este brillante episodio dejó al descubierto la situación descuidada de las costas mexicanas y la nula actuación de las unidades navales virreinales. En efecto, desde la segunda mitad del siglo XVIII, había sido preocupación fundamental del gobierno la protección de las costas del seno mexicano para evitar que una expedición extranjera penetrase al altiplano y ocupase las ricas ciudades del centro de México. Pero las fuerzas de Mina penetraron rápidamente hasta el corazón del país, con una serie de triunfos, que revelaron lo frágil del sistema defensivo.

Las enseñanzas de este desembarco fueron asimiladas por franceses y norteamericanos, ya que desde esta fecha, hasta la invasión de 1914, las expediciones marítimas -salvo la de reconquista de Barradas- han tenido éxito en sus objetivos.

3.2.1. LA LUCHA POR LA NACION.

Al sobrevenir la Independencia, el país se enfrentó con una desolada situación económica: la minería y la agricultura, bases de la economía mexicana, se hallaban postradas; la incipiente industrialización estaba paralizada: el comercio marítimo había desaparecido; los puertos se encontraban abandonados y la población había descendido. "La Revolución Industrial no llegó a nuestras tierras sino con cuenta gotas y por lo tanto nunca se alcanzó un desarrollo industrial interno que hubiese impulsado la explotación en gran escala de los minerales básicos, ni tampoco se conocieron ni sirvieron en gran medida las riquezas del mar."⁶¹

Políticamente el país se encontraba en peor situación, ya que de ninguna manera se había llegado a un compromiso entre los diferentes grupos sociales, sobre el proyecto de nación y sobre el futuro de la economía.

A pesar de esto, las clases dirigentes creían ciegamente en la enorme riqueza de México, que tempranamente convertiría al país en la mayor potencia de la América Septentrional, o mejor, en una potencia mundial. No podía ser de otra manera,

⁶¹. Bassols, *op cit.*, p. 33.

ahí estaban los escritos de Humboldt, las estadísticas de las exportaciones, la enorme superficie terrestre, en una palabra el idealismo de una clase ingenua, que no se constituía en poder, ni permitía el desarrollo de las nuevas energías que inundaban al país.

La falta de un proyecto liberal burgués-industrial; sería fatal para México y hundiría el desarrollo de una marina nacional en los sueños de un Cronos devorando a sus propios hijos. "En todo tiempo fué ostensible la impreparación de nuestros gobiernos para afrontar, oportuna y adecuadamente, la serie de agresiones externas que expusieron la estabilidad de las instituciones y la integridad de la nación a muy graves riesgos."⁶²

México carecía de puertos e instalaciones adecuadas al comercio. Para incentivar el tráfico marítimo, faltaba una política y planes específicos, que los gobiernos no poseían. Los puertos fueron olvidados, las inversiones se limitaron al mínimo para el mantenimiento, y a restañar las destrucciones que ocasionaron las invasiones de franceses y estadounidenses.

Aunque se abrieron nuevos puertos a la navegación y se liberalizó el comercio, la situación marítima del México

⁶². Manuel M. Moreno, *La seguridad nacional desde la perspectiva de la Constitución, un Cuaderno de investigación*, número 7, p. 83.

independiente no mejoró hasta finales del siglo XIX, porque el país se volvió hacia el interior terrestre, saturado de problemas y carencias. Desde el centro se manejaron las costas en la forma tradicional, pero al retirarse el aparato marítimo colonial, se perdió la noción de los cambios que ocurrían en el exterior y el lamentable estado de los puertos y la marina.

La ruina económica tuvo un impacto inmediato en los puertos y en el desarrollo naviero. ya que éstos requerían del establecimiento de almacenes, instalaciones de atraque, carga y descarga, zonas de reparación y escuelas náuticas, para tener un impulso firme y sostenido, que el país no estaba en condiciones de costear.

Al consumarse la Independencia, México carecía de una marina mercante, algunos buques de la Nueva España enarbolaron la bandera mexicana y continuaron el comercio marítimo que ya existía con los Estados Unidos y algunos países de centro y sudamérica. Esta naciente marina estaba constituida por embarcaciones de vela de pequeño porte que realizaban operaciones de cabotaje y esporádicamente de altura con los Estados Unidos y España. El tonelaje de la marina mercante en ambos litorales ascendía entonces a unas 3 000 tons. de registro bruto.

Durante los primeros 50 años de independencia, ante la carencia de transporte marítimo, el gobierno suscribió contratos de navegación para dar servicio de carga y pasaje en el tráfico de altura y cabotaje en ambos litorales, con buques extranjeros subvencionados por el gobierno.

Uno de los primeros actos de la Soberana Junta Gubernativa del Imperio Mexicano, que se instaló en la ciudad de México el 28 de septiembre de 1821, fue nombrar una Comisión de Relaciones Exteriores, que el 29 de diciembre de 1821, presentó un dictamen de las directrices que deberían tomar las relaciones exteriores del Imperio Mexicano.

Este programa, verdadero estudio geopolítico -ya que la primera obligación de un Estado es ver por su propia seguridad- hacía una cuidadosa planeación de las relaciones exteriores con observaciones sobre cada uno de los países con los que se relacionaría México.

El informe consideraba relaciones señaladas por la naturaleza las que se tendrían con los países limítrofes: Estados Unidos, Guatemala -que aún no se unía al Imperio- Gran Bretaña y Rusia que tenían establecimientos limítrofes o muy cercanos.

Las relaciones por dependencia eran las que se establecerían con los territorios que habían dependido económicamente de la

Nueva España durante la Colonia: Cuba, Puerto Rico, las Filipinas y las islas Marianas, que eran a su vez, las fronteras estratégicas, militares y económicas de México.

Las relaciones por necesidad espiritual se sostendrían con la Santa Sede, y las relaciones por política se establecerían con España, Francia y los nuevos estados hispanoamericanos, con los que se recomendaba una estrecha alianza.

Respecto al vecino del norte -la Comisión se basó en la Memoria de Onís- se enumeraron los problemas pendientes con los Estados Unidos, entre ellos, las ambiciones sobre la provincia de Texas.

Además, el Dictamen insistía sobre la necesidad de crear una marina de guerra y propiciar el desarrollo del comercio con el Oriente y el Imperio Ruso. Por otro lado, recomendaba la unión con las islas Filipinas, Cuba y Puerto Rico, valorando las ventajas políticas de estos enclaves y su importancia para el comercio y la seguridad marítima del Imperio Mexicano.

Los sueños de grandeza del Imperio de Iturbide -que vislumbraba convertir al Golfo de México en un auténtico "Seno Mexicano"- fracasaron por la falta de una estrategia basada en un proyecto nacional, producto del consenso de la mayoría de la nación. Sin resolver los problemas internos,

Nueva España durante la Colonia: Cuba, Puerto Rico, las Filipinas y las islas Marianas, que eran a su vez, las fronteras estratégicas, militares y económicas de México.

Las relaciones por necesidad espiritual se sostendrían con la Santa Sede, y las relaciones por política se establecerían con España, Francia y los nuevos estados hispanoamericanos, con los que se recomendaba una estrecha alianza.

Respecto al vecino del norte -la Comisión se basó en la Memoria de Onís- se enumeraron los problemas pendientes con los Estados Unidos, entre ellos, las ambiciones sobre la provincia de Texas.

Además, el Dictamen insistía sobre la necesidad de crear una marina de guerra y propiciar el desarrollo del comercio con el Oriente y el Imperio Ruso. Por otro lado, recomendaba la unión con las islas Filipinas, Cuba y Puerto Rico, valorando las ventajas políticas de estos enclaves y su importancia para el comercio y la seguridad marítima del Imperio Mexicano.

Los sueños de grandeza del Imperio de Iturbide -que vislumbraba convertir al Golfo de México en un auténtico "Seno Mexicano"- fracasaron por la falta de una estrategia basada en un proyecto nacional, producto del consenso de la mayoría de la nación. Sin resolver los problemas internos,

era imposible empeñarse en tareas imperiales de dominio marítimo.

Dos hechos cambiaron por completo el panorama para el nuevo país: el desconocimiento de los Tratados de Córdoba por las Cortes españolas y el ataque que el comandante de la fortaleza de San Juan de Ulúa realizó al puerto de Veracruz el 25 de septiembre de 1823.

Inmediatamente se presentó el problema del reconocimiento de la Independencia. La supervivencia del nuevo régimen era un objetivo vital tanto para la diplomacia, como para las fuerzas armadas, que deberían detener cualquier intento de reconquista, conservar la integridad del territorio y ayudar a las naciones que aún no habían obtenido su libertad. "Además del daño que de por sí significó el no contar con el respaldo de su antigua metrópoli, la actitud amenazante de España obligaría a las ex colonias hispanoamericanas a gastar en armas los escasos recursos con que contaban, y ello las haría contraer las primeras deudas internacionales, lo que se traduciría en debilidad."⁶³

En 1823 el panorama político internacional se complicó para el país, el ministro Zozaya informó desde Washington de las intenciones estadounidenses sobre Texas; Centroamérica se separó de la República y Rusia reclamó la California.

63. *Historia de México*, Miguel León-Portilla (coord.), t. 7, p. 21.

México necesitaba recursos y el reconocimiento a su status soberano, así el gobierno se decidió por la acción naval: habría que ocupar la fortaleza de San Juan de Ulúa y ayudar en la liberación de Cuba, para terminar con la dominación española en el Seno Mexicano. "México quería saber la opinión de los ingleses para poder actuar en consecuencia, haciendo las siguientes aclaraciones: que Cuba había estado siempre bajo la protección de México y que su dinero siempre había sido utilizado para ayudarla. Era importante también la posición estratégica, clave, de Cuba en el golfo, pues abría el camino hacia las costas mexicanas. Por estas razones México consideraba que sus títulos sobre la isla de Cuba eran completamente legítimos y tan buenos, por lo menos, como los que pudiera tener cualquier otra potencia del Continente. En vista de la gravedad, que podía significar para México el futuro cubano, quería resolver el problema antes de que se planteara abiertamente, con el fin de estar de acuerdo con Inglaterra y de que se asegurara un entendimiento."⁶⁴

Nuestros intereses navales que tenían por objetivo asegurar la neutralización de la isla, se cruzaron con los de Estados Unidos, ya que los norteamericanos afirmaban que no contábamos con las fuerzas marítimas suficientes para

64. Carlos Bosch García, *Problemas diplomáticos del México independiente*, p. 108.

proteger la isla de Cuba y por lo tanto, ésta se encontraría constantemente amenazada por otras potencias.

Cuba ha sido la posición más importante del Caribe, así lo han reconocido en distintas épocas españoles, británicos, franceses y norteamericanos. La isla se consideró durante la Colonia como el puerto de entrada a la Nueva España y La Habana el centinela del Golfo.

En el siglo pasado, la suerte de Cuba estuvo en la mente de los estadistas mexicanos que no olvidaron en ningún momento que el rodillo de la Conquista había partido de ella, "Cuba es por su posición geopolítica la frontera mexicana del golfo y así ha sido siempre considerada por nuestros gobernantes a lo largo de la historia. No en balde se le ha llamado siempre *la llave del golfo*, mar al que el mismo Humboldt bautizó con el nombre del *mediterráneo mexicano*".⁶⁵

La cercanía y posición de la isla la hacen importante porque se encuentra en el ámbito geopolítico tanto de México, como de los Estados Unidos, teniendo una función de cerrojo análoga a la de Japón en la costa de Asia septentrional.

Una consecuencia inmediata de estos razonamientos fue la propuesta que el Comandante General de Yucatán hiciera en

65. Antonia Pi-Suñer Llorens, *La frontera del Golfo México ante la primera guerra de independencia cubana 1868-1878*, p. 191.

1824 al Ejecutivo, en el sentido de invadir Cuba para lograr su libertad. Afirmó que esta acción supondría ventajas para México, entre ellas, la rendición de San Juan de Ulúa, un aumento significativo del comercio mexicano y la creación de una marina nacional "si son los americanos los que ayudan a los cubanos, la anexión será inevitable y la anexión sería fatal para nosotros. Conviene por lo mismo que sean los pueblos iberos del mundo colombiano los que tomen parte en la contienda para que la perla de las antillas no pase a formar parte de la vecina federación. Cuba que ha sido llamada y con razón la llave del golfo debe ser independiente porque sólo así dejará de ser funesta para nosotros." 66

En 1822 arribó a Veracruz la fragata "Iguala", adquirida en los Estados Unidos para la marina de guerra, a bordo de la cual se usó por primera vez en un navío, el pabellón mexicano de las "Tres Garantías". Esta embarcación junto con la fragata "Anáhuac" pasaron a formar parte de la Armada de México, a la que el gobierno de Guadalupe Victoria trató de organizar con el propósito de defender las costas mexicanas de los posibles ataques de la marina española ya que la antigua metrópoli se negó a reconocer la independencia de su antigua colonia y entorpeció el comercio marítimo de México desde el castillo de San Juan de Ulúa, fortaleza que ejerció un eficaz bloqueo de la Aduana de Veracruz, base de las entradas fiscales del gobierno.

66. *El Mesiter Republicano*, cit. pos., Pl-Suñer, op cit., p. 200.

Se sitió el castillo con los pocos recursos disponibles, el navío "Asia" que se encontraba en el litoral del Pacífico y había pertenecido a la marina española hasta junio de 1825, recibió orden de pasar al Golfo de México, a través del Cabo de Hornos, para reforzar el bloqueo, pero posteriormente fue abandonado en Veracruz.

La importancia y el miedo que el nuevo gobierno independiente concedió a la probabilidad de una reconquista, lo obligó a la compra de barcos y armas -con una parte de los primeros empréstitos ingleses- que fueron utilizados en el bloqueo y rendición de San Juan De Ulúa.

En octubre de 1825 la Escuadra mexicana al mando del Capitán de Fragata D. Pedro Sainz de Baranda, se enfrentó con éxito a la española que traía bastimentos a la guarnición del castillo, que finalmente se rindió el 17 de noviembre de 1827. Esta acción señala oficialmente el nacimiento de la Armada de México.

Como parte de la intención del gobierno de ayudar a la liberación de Cuba y neutralizar las comunicaciones de España con su colonias antillanas, en el mes de febrero de 1828, el bergantín "Guerrero" que formaba parte de la Escuadra mexicana que operaba contra las costas de Cuba, atacó a un convoy español que logró dispersar. Por este motivo salió de

La Habana la fragata española "Lealtad" en auxilio del convoy. Los dos buques lucharon en un combate desigual, pues el navio español era superior al "Guerrero", después de dos horas y media el "Guerrero" fue vencido y tuvo que capitular.

Este episodio y la riqueza económica de México, movió a la corona española a intentar la reconquista en 1829, año en que Isidro Barradas al frente de 3 000 hombres desembarcó cerca de Tampico y posteriormente ocupó la plaza. Después de un sitio de un mes, se rindió a las tropas mexicanas, debido en parte al lamentable estado de las tropas expedicionarias, que habían sido víctimas de las enfermedades tropicales.

Nuevamente las desprotegidas costas mexicanas, sirvieron como puente para el desembarco de una expedición punitiva, sin que las pocas naves de la marina pudieran intervenir. Otro hecho que conviene destacar, es el que la expedición haya partido de La Habana, por el papel que se le había concedido a la isla como llave del Golfo.

Por esta razón los gobernantes mexicanos no apartaron su atención de la isla, "basta echar la vista sobre el mapa y medir la distancia que hay entre el Cabo Catoche y el Cabo San Antonio para convencerse de que la Isla de Cuba es un apéndice del continente mexicano, al cual parece haber estado unida en tiempos anteriores. Cuba puede considerarse como un gran almacén y astillero formado por la naturaleza para el

uso de México. En fin, si se considera que esta isla es la llave del gran seno mexicano, sobre cuyas bases se extiende la población mexicana, fácilmente se convencerá de que ninguna potencia americana tiene mejor derecho que México para reclamar la posesión de Cuba, cuando llegue el caso de separarse de España."67

Los Armada de México se incrementó lentamente, llevó a cabo diversas acciones contra algunos buques franceses en la intervención de 1838, en la guerra de Texas y en la guerra contra Estados Unidos en 1847. Sus movimientos fueron limitados dado el estado de la flota y la escasez de recursos. La Escuadra mexicana estaba integrada en aquellos años por los bergantines armados "Orizaba" y "Libertad" de 40 cañones, el "Victoria", "Bravo", "Hermón" y el "Guerrero" de 20 cañones y otras embarcaciones menores y auxiliares.

Durante la insurrección del estado de Yucatán, los sublevados recibieron ayuda de los filibusteros texanos, por esta razón, tuvieron lugar diversas acciones de armas entre buques mexicanos y otros de la provincia separatista, que culminaron en el año de 1843 cuando buques mexicanos destruyeron una escuadrilla texana.

Sin embargo, la Armada de México se vio impotente para detener la acción de la flota norteamericana en la guerra de

67. L. Chávez Orozco, *cit. pos.*, Pi-Suñer, *Ibid.*, p. 195.

1847, ya que los puertos mexicanos fueron bloqueados. ocupada rápidamente la costa de la Alta California y finalmente. la dirección principal de la invasión provino del mar, sin la menor resistencia por parte de la flota mexicana.

Los estadounidenses -convencidos de lo difícil de una invasión por el norte- decidieron ocupar el puerto de Veracruz e iniciar la marcha a la capital del país por el este. su cálculo se hizo sobre la imposibilidad por parte de México de defender sus costas o presentar un frente marítimo.

El Tratado de Guadalupe Hidalgo, que puso fin al estado de guerra, especificó que después de la ratificación del mismo, terminaría el bloqueo de los puertos mexicanos y se haría entrega de las aduanas.

Para la proyección geopolítica mexicana es lamentable la pérdida de la Alta California. con sus estratégicos puertos, libres de hielo todo el año y la pérdida de la costa texana que redujo el litoral nacional en el Golfo de México.

Es digno de notar, que los Estados Unidos hayan enfocado en tres zonas su espacio geopolítico para adquirir el rango de gran potencia marítima: primero la ocupación de los territorios mexicanos de la costa del Golfo y del Pacífico, que le abrieron las llaves de los océanos y posteriormente la hegemonía del Caribe. La paz que siguió a la guerra de 1847,

fue un breve respiro en su ascenso hacia el dominio mundial, que cortó definitivamente las aspiraciones mexicanas.

La importancia del istmo de Tehuantepec como vía de tránsito interoceánico, fue reconocida por los Estados Unidos en el Tratado de la Mesilla, que otorgaba libre tránsito a las personas y mercancías por el camino que se construyera en Tehuantepec. Los estadounidenses se adjudicaron el derecho de proteger la zona, si se juzgaba necesario y conforme a las leyes del derecho internacional. Además, se estipulaba que los buques norteamericanos tendrían paso libre en el Golfo de California y el río Colorado, en ese entonces navegable.

A pesar de la mala situación internacional y la ruina política y económica del país, México incorporaba lentamente las innovaciones tecnológicas, en el año de 1855 se puso en servicio el primer buque de vapor de bandera mexicana en tráfico de cabotaje en el Golfo de México, estaba matriculado en Campeche y se bautizó con el nombre de "Tabasco" con 250 000 tons.

Desde esta fecha desaparecieron los buques de vela y a los que sobrevivieron se les adaptaron motores auxiliares. Con el transcurso de los años y el avance de la técnica, fueron poniéndose en servicio diversos buques de vapor independientes, como el "Frontera" que fue durante mucho tiempo el decano del Golfo.

Maximiliano de Habsburgo que había tenido en Europa el mando de la flota del Adriático del Imperio Austriaco, manifestó su interés por los mares mexicanos en los primeros años de su gobierno. Soñador, pero antes que nada navegante, hizo planes para formar una gran Armada a semejanza de las europeas, y aunque en otros aspectos políticos fue un idealista, se debe reconocer su empeño por desarrollar la Armada de México y forjar el poderío marítimo mexicano.

3.2.2. EL PORFIRIATO.

La estabilidad política alcanzada durante el régimen porfirista contribuyó al desarrollo económico y la planificación de proyectos que se habían quedado en el olvido. Este periodo de la historia del país representó un esfuerzo por el mejoramiento de los puertos y la adquisición de naves.

El gobierno de Díaz, apoyado en un orden administrativo prolongado y permanente, favoreció el desarrollo de la infraestructura necesaria para relacionar a México con el exterior. Esta política se expresó en obras materiales que fueron el exponente clásico del bienestar durante el porfirismo.

El objetivo era enlazar las distintas regiones del país entre sí y el conjunto con el exterior y, por otro lado, hacer eficiente y barato el ingreso y salida de mercancías. Esto sólo era posible a través del mejoramiento de las comunicaciones, cuello de botella de la economía nacional en la primera mitad del siglo XIX. "El hecho fue que antes de 1890 al cubrirse el último vencimiento de la deuda con los Estados Unidos, las actividades pudieron dirigirse hacia nuevos esfuerzos para facilitar las estructuras portuarias necesarias y adecuadas en los puertos de Veracruz y de Tampico, que fueron motivo para crear la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, junto con la expedición del Código Sanitario y de la nueva Ordenanza de Aduanas."⁶⁸

El creciente tráfico internacional dio lugar a nuevas necesidades y bajo el peso de estas, tuvieron prioridad los puertos que comunicaban al país con los centros industriales del este de los Estados Unidos y Europa occidental.

A la intervención personal del presidente Díaz, se debe el mejoramiento de los puertos de Manzanillo, Tampico, Veracruz y la construcción del puerto artificial de Salina Cruz a principios de este siglo, que con previsión estratégica, fue situado en la costa sur del Istmo de Tehuantepec, protegiendo

⁶⁸ B. Carlos Bosch García, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marítima y la tradición terrestre*, p. 441.

-fue artillado- el flanco sur de las costas mexicanas. Además, quedó unido por ferrocarril al puerto de Coatzacoalcos, el 24 de enero de 1907.

Se impulsó la marina mercante y se inició un programa de compra de barcos para la Armada. En los primeros años de la década de 1880, se constituyó la Compañía Trasatlántica Mexicana, que estuvo compuesta por 4 navios de vapor de 3 000 tons., que hacían la travesía entre México y Europa, pero los buques fueron embargados por malos manejos de la empresa.

A esta compañía siguieron las Compañías Navieras del Pacífico y el Golfo; la primera llegó a contar con 8 vapores de 800 a 2 000 tons. en tráfico de cabotaje y altura. Esta empresa comunicaba los puertos del Pacífico, desde San Benito en Chiapas, con los principales de Estados Unidos.

La compañía Mexicana del Golfo llegó a tener 14 vapores de 800 a 3 000 tons. de capacidad de carga, en tráfico de altura y cabotaje en el Golfo de México.

La Marina de Guerra mexicana estaba formada por una pequeña flota, bien organizada, de 9 000 tons. de desplazamiento, integrada por 5 cañoneros, 3 transportes, un buque de vela de 600 tons. para el entrenamiento de la marinería y la corbeta escuela "Zaragoza" de 1 200 tons. que fue la primera nave mexicana en circunnavegar el globo terráqueo.

El porfiriato puso las bases para que en el siglo XX se pudieran organizar y modernizar los puertos nacionales, de acuerdo con los nuevos adelantos tecnológicos, para un nuevo tipo de navíos, con nuevas necesidades, surgidas de la industria y el desarrollo que el país requería para satisfacer las necesidades nacionales, que poco a poco lo eslabonaron con el complicado mundo externo.

3.3. EL PERIODO POSTREVOLUCIONARIO.

Con la Revolución se inició el último periodo de decadencia; ante los problemas sociales, el país se volvió hacia su interior. La sangrienta lucha significó, históricamente una regresión hacia el altiplano, aunque cultural y políticamente es tal vez, el periodo más rico de nuestra historia. Lastimosamente se perdió de vista la proyección marítima del país, las inversiones no alimentaron el crecimiento, las obras que se hicieron, perjudicaron más que ayudar, a la eficiencia de los puertos.

La marina mercante fue abandonada y sus buques se perdieron, en tanto que la Armada no ofreció resistencia a las acciones hostiles de la marina estadounidense, que culminaron con la ocupación del puerto de Veracruz, el 21 de abril de 1914.

Sin embargo, el orden jurídico emanado de la Revolución, sentó las bases para la explotación, uso y defensa del mar. La Constitución de 1917 fincó las bases del desarrollo social del México moderno, es el marco de las instituciones políticas y de los lineamientos de nuestra seguridad nacional. El art. 27° afirma el dominio de la nación sobre las riquezas naturales, incluidas las del mar, siendo el Estado el responsable de preservar su integridad.

De esta manera se estableció la necesidad de contar con los elementos para el uso, aprovechamiento y defensa de nuestro mar territorial y de la zona económica exclusiva. El país que surgió de la Revolución de 1910 exigía mejores comunicaciones para sus movimientos comerciales y una marina que no sólo cubra las necesidades mediatas, sino que además, proyecte el poder mexicano más allá de la frontera marítima.

A partir de la Segunda Guerra Mundial se esboza una situación caótica, de corrupción y descapitalización en los puertos. Durante 40 años el país dio la espalda a los mares que le rodean, los escasos proyectos que se llevan a cabo, carecen de visión o son abandonados. La Armada y la Marina adolecieron de apoyos y recursos.

En este marco, la crisis de 1982 pone al descubierto el tamaño del reto, claramente se ve la gravedad de la

situación: atraso, ineficiencia, falta de infraestructura y baja productividad, que dificultan -como en el pasado- la integración de México como nación moderna, parte de un proceso económico global.

Las necesidades de exportación y la nueva realidad internacional imponen una tarea de saneamiento y redimensionamiento de las tareas del Estado como promotor de las comunicaciones marítimas, basado en sus necesidades comerciales, económicas y estratégicas, que armonicen con el entorno mundial.

3.3.1. LA MARINA MERCANTE.

En el año de 1920, a un siglo de la consumación de la independencia, se estableció en la costa del Pacífico, la "Compañía Naviera de los estados de México" que estuvo subvencionada por el gobierno. Esta empresa puso en servicio siete vapores de 1 000 tons. de capacidad de carga, en tráfico de altura y cabotaje que comunicaban los puertos mexicanos del Pacífico con los de Centroamérica y Estados Unidos.

El descubrimiento de importantes yacimientos de petróleo en la costa atlántica del país, impulsó el desarrollo de la

navegación en la década de los 20's en los puertos del Golfo, que era surcado por un gran número de buques-tanque de gran tonelaje y bandera extranjera, utilizados por las compañías petroleras para el transporte de sus productos. El puerto de Tampico pasó por un periodo de expansión acelerada, que lo convirtió en el emporio petrolero del Golfo.

La expropiación petrolera de 1938 tuvo un impacto directo en los intereses marítimos de México ya que los yacimientos petrolíferos nacionalizados, por su cercanía a la costa, estaban expuestos a un golpe de mano de los gobiernos de las potencias expropiadas.

Por otra parte, México adquirió buques-tanque para transportar los productos entre los puertos nacionales y extranjeros, lo que incrementó significativamente el tonelaje de la flota mexicana e impactó la visión que se tenía del mar. Además, incautó los barcos de las potencias del Eje surtos en puertos nacionales, los cuales, constituyeron la base de la flota de Petróleos Mexicanos.

A finales de la década de los 70's contaba aproximadamente con 10 000 unidades, en su mayor parte pequeñas, con un tonelaje bruto de 797 168 tons., de las cuales correspondían 276 332 tons. a la flota de Petróleos Mexicanos (VER CUADRO).



1970



*Fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989 y Arellano Chávez, Melchor, "La Marina Mercante Mexicana en la última década", en *El Financiero*, 18-05-92, p. 26.

La marina mercante nacional se ha caracterizado por la escasez: crónica de unidades, aunque su número se ha incrementado lentamente a través de los años. Actualmente, la flota mercante cuenta con 78 buques de más de 1 000 toneladas de peso bruto (TPB) que representan 1 745 901 de toneladas de peso muerto (TPM).* "Todavía hoy la falta de una marina mercante nacional limita las relaciones comerciales y culturales en gran escala con los países de Europa y Asia, e incluso con la gran mayoría de las naciones latinoamericanas. Los vínculos que establece el servicio

* Fuente: Arellano Chávez, Melchor, "La Marina Mercante Mexicana en la última década", en *El Financiero*, 18-05-92, p. 26.

aéreo nunca podrán sustituir a la influencia de la marina mercante, que es decisiva para el movimiento de carga"⁶⁹

Por otra parte, la flota marítima de Petróleos Mexicanos cuenta con un total de 203 unidades con un tonelaje bruto de 669 921 que incluyen 33 buques tanque con un tonelaje bruto de 618 780 y 170 unidades -remolcadores, lanchas y chalanes- con un tonelaje bruto de 51 141. Esta flota registró en 1988 una capacidad de transporte -metros cúbicos- de 1 089 704.

Flota marítima de PEMEX

	1984	1985	1986	1987	1988
Total de unidades	287	287	259	243	203
Tonelaje bruto	699723	699723	681705	702333	669921
Buques tanque	36	36	36	37	33
Tonelaje bruto	618300	618300	618300	644923	618780
Unidades menores					170
Tonelaje bruto					51141

fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1988-1989.

La marina mercante nacional está integrada por dos grandes compañías navieras que realizan tráfico de altura y cabotaje: Transportación Marítima Mexicana (TMM) y Navimex; además de otras embarcaciones de diferentes dimensiones que realizan operaciones independientes.

⁶⁹ Bassols, op cit., p. 57.

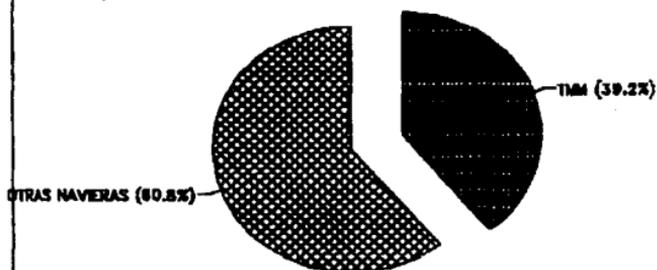
La empresa Transportación Marítima Mexicana, creada en 1958, es una de las 30 compañías más importantes del mundo y está considerada como la naviera más grande de México y América Latina. En los últimos 5 años ha mostrado un importante crecimiento con la creación de diversas subsidiarias y la realización de alianzas estratégicas con otras empresas a nivel internacional.

Transportación Marítima Mexicana representa la fuerza naviera del país, ya que controla alrededor del 40% del tonelaje total de peso muerto de la flota mercante del país (684 941 TPM) y mantiene una vasta red de operaciones que incluye América del Norte, Europa y el Lejano Oriente (VER CUADRO).

Su esquema corporativo está compuesto por 18 subsidiarias mexicanas, 11 extranjeras y 4 compañías en las que posee el 51% de su capital. Recientemente adquirió la mayoría de las acciones de Tecomar -creada en 1972 y una de las tres principales del país- con lo que TMM controla la totalidad del sector naviero de México.

Además, en el marco del proceso de globalización de la economía mexicana, en junio de 1992, TMM se integró al selecto grupo de empresas nacionales que cotizan en la Bolsa de Valores de Nueva York.

PARTICIPACION DE TMM EN LA FLOTA MERCANTE NACIONAL (1992)



¡Fuente: Arellano Chávez, Melchor, "Transportación Marítima Mexicana se fortalece al interior y exterior", en *El Financiero*, 10-08-92, p. 34.

Las Escuelas Náuticas de Mazatlán, Veracruz y Tampico que iniciaron sus labores en 1921, 1924 y 1945, respectivamente, se encargan de la preparación del personal de la Marina Mercante. Por otro lado, el Centro de Estudios Superiores del Transporte Marítimo Petrolero, dependiente del Instituto Mexicano del Petróleo -inaugurado en 1986- prepara a los oficiales de la Marina Mercante en la operación de transportes de productos del petróleo por el mar.

3.3.2. LA ARMADA.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el ataque a Pearl Harbour y el dominio japonés del espacio aéreo y marítimo del Pacífico oriental, produjo un cambio en la estrategia norteamericana de defensa, ya que era posible un ataque enemigo al suelo continental. Estados Unidos buscó la cooperación militar de los países cercanos que constituirían una franja de seguridad a su alrededor, encontrándose México entre ellos.

La península de California fue objeto de preocupación permanente ya que se temió un desembarco japonés que hubiera tenido por objetivo el control de la gran base aeronaval estadounidense de San Diego. Su importancia para la seguridad norteamericana quedó manifiesta con el nombramiento del Gral. Lázaro Cárdenas como comandante militar de la zona del Pacífico, con sede en Ensenada.

El Golfo y el Caribe también fueron objeto de la atención del gobierno mexicano, dado que las exportaciones petroleras, que aportaban buena parte de los ingresos del país y del esfuerzo bélico aliado, transitaban por sus aguas y éstas se encontraban dentro del radio de acción de los submarinos

alemanes, por eso se crearon dos zonas militares más: la del Golfo de México y la del Istmo de Tehuantepec.

La preocupación por la defensa naval llevó en 1940 a la creación del Departamento de la Marina Nacional que en 1941 se transformó en la Secretaría de Marina. Esta dependencia estaría encargada de llevar a cabo un programa de obras portuarias e incrementar la flota del país.

A partir de 1943 se reforzó la marina y se adquirieron nuevas unidades en los Estados Unidos. Se creó el Primer Escuadrón Aeronaval, en tanto que los buques mercantes fueron camuflados y artillados, estableciéndose un servicio de escolta con guardacostas.

Las medidas de protección de los extensos litorales mexicanos, incluyeron la construcción de bases aéreas en Cozumel, Chetumal, Ciudad del Carmen e Ixtepec, el levantamiento aerofotogramétrico de las costas, el patrullaje aéreo y naval y el reforzamiento de las defensas en puntos claves, como el puerto de Tampico, en la zona petrolera. Estas medidas se completaron el 2 de octubre de 1942, cuando se llegó a un acuerdo con Cuba para intensificar la campaña antisubmarina.

Sin embargo, la ampliación de la flota de guerra, después de pasado el peligro de un ataque japonés, dejó de ser un

objetivo prioritario para el país. Por esta razón, la Armada de México ha contado con embarcaciones pequeñas exclusivamente empeñadas en la vigilancia de las costas.

Hacia la década de los 70's la Armada contaba con 25 corbetas agrupadas en 5 escuadrillas, 9 guardacostas, 3 cañoneros, 2 transportes y 4 destructores ligeros con un total de 53 000 tons. de desplazamiento.

A partir de esta década la Armada inició un periodo de modernización como consecuencia del nuevo *status* internacional alcanzado por México debido al descubrimiento de enormes reservas petroleras en el Golfo, en la llamada "sonda de Campeche" que nos obligó a reevaluar los recursos y los medios para la defensa y seguridad del área. "La expansión de la industria petrolera requirió por una parte, y posibilitó por la otra, el aumento de la capacidad militar de México. Los nuevos campos petroleros y su importancia creciente en la economía del país requerían de protección adecuada por parte del ejército. Por otra parte, debido a que muchos de los nuevos pozos petroleros estaban ubicados mar adentro, se hizo necesario también fortalecer a la armada y a la fuerza aérea."70

Por otro lado, la crisis centroamericana desbordó ampliamente los viejos esquemas de seguridad nacional, que se

70. Mario Ojeda Gómez, *México: El surgimiento de una política exterior activa*, p. 166.

consideraban como un problema estrictamente doméstico. La posibilidad de que cerca de nuestros litorales se efectuaran maniobras militares o que transitaran convoyes extranjeros, aunado al problema de los refugiados, constituía un escenario no deseado para el país, ya debilitado por la crisis económica.

Además, la tensión siempre creciente entre los Estados Unidos y Cuba, movieron a un cambio de actitud de la Armada. Se planeó entonces la adquisición o producción de buques versátiles, que pudieran cumplir con diferentes tipos de misiones y tuvieran la capacidad para albergar algún aparato aéreo de reconocimiento.

Actualmente, la Armada está formada por 4 destructores -2 clase Fletcher de la Segunda Guerra Mundial y dos tipo Gearing de procedencia estadounidense- 6 guardacostas clase Halcón de España; 31 botes Azteca de fabricación nacional; 6 botes patrulleros Olmeca y 4 guardacostas Aguila, ambos de producción nacional; además de transportes de tropas y otras unidades menores. El personal naval suma alrededor de 25 000 efectivos.

Recientemente, la Armada puso en servicio el cañonero Blas Godínez -clase Holzinger 1 200 tons.- de diseño y manufactura nacional, construido en los astilleros del puerto de Tampico. Este barco forma parte del programa de modernización y

ampliación de la flota, e incluye la construcción de otro cañonero y 4 dragaminas; la adquisición de 13 aviones Maule y 6 helicópteros.

La Escuela Naval Militar fue creada en 1897 por decreto del Presidente Porfirio Díaz, tiene su sede desde 1952 en Antón Lizardo, Veracruz. Tiene por objetivo la capacitación del personal de la flota de guerra e inicia a los cadetes en la educación inherente a la profesión naval.

Para finalizar diremos que la Armada de México se ha dedicado desde 1982 a la caza de barcos de narcotraficantes y buques llenos de hispanoamericanos en ruta a los Estados Unidos, en busca de trabajo. El que la marina de un país tenga funciones más bien de gendarme, no puede ser más doloroso para una Armada con tan orgulloso linaje, valeroso y aventurero, que debe retomar la ruta de aquellos conquistadores y expedicionarios que descubrieron para la Nueva España sus costas y comercio, de los cuales México es heredero.

ampliación de la flota, e incluye la construcción de otro cañonero y 4 dragaminas; la adquisición de 13 aviones Maule y 6 helicópteros.

La Escuela Naval Militar fue creada en 1897 por decreto del Presidente Porfirio Díaz, tiene su sede desde 1952 en Antón Lizardo, Veracruz. Tiene por objetivo la capacitación del personal de la flota de guerra e inicia a los cadetes en la educación inherente a la profesión naval.

Para finalizar diremos que la Armada de México se ha dedicado desde 1982 a la caza de barcos de narcotraficantes y buques llenos de hispanoamericanos en ruta a los Estados Unidos, en busca de trabajo. El que la marina de un país tenga funciones más bien de gendarme, no puede ser más doloroso para una Armada con tan orgulloso linaje, valeroso y aventurero, que debe retomar la ruta de aquellos conquistadores y expedicionarios que descubrieron para la Nueva España sus costas y comercio, de los cuales México es heredero.

CAPITULO IV

HACIA UNA POLITICA NAVAL

4.1. PODER, SEGURIDAD NACIONAL Y DESARROLLO.

El objeto de la geopolítica es la competencia y rivalidad por el espacio que tiene lugar entre los centros de poder, que son esencialmente los Estados.

El Estado se compone de territorio, población y gobierno, este último, representa la voluntad del Estado para convertir a los otros elementos en instrumentos de su poder. La geopolítica es entonces, la lucha de los poderes hacia la dominación del espacio geográfico.

El poder es el elemento fundamental del Estado, que actúa con intenciones, finalidades y proyecciones propias e independientes. En la política nacional e internacional el objetivo inmediato, el fin último es el poder.

Las relaciones internacionales se caracterizan por la lucha por el poder y el orden, por un lado, y la divergencia que

existe en la visualización de los conflictos y acontecimientos mundiales entre los diferentes países del globo. El poder en el marco de las relaciones internacionales es la suma total de las capacidades de una nación. "El equilibrio real del poder político en un momento dado es, por supuesto, el producto de condiciones geográficas, tanto económicas como estratégicas, por una parte, y del número relativo, la virilidad, los equipos y la organización de los pueblos competidores, por la otra."⁷¹

La relación entre geopolítica y una política de seguridad nacional está basada en las relaciones de poder y fuerza, que tienen como fondo, la realidad siempre cambiante del espacio. Estos movimientos incesantes constituyen la historia de la humanidad desde el punto de vista geopolítico.

A partir de la Segunda Guerra Mundial una nueva doctrina tomó su lugar en el espacio filosófico-político: la doctrina de la seguridad nacional, que es una síntesis de las ciencia política, la economía, las ciencias psicosociales y la estrategia militar, cuyo objetivo es proporcionar un programa de acción en todas las áreas de la vida social; es decir, su intención es determinar el carácter de una nación con criterio absoluto, desde la economía hasta la educación y la religión, así la sociedad queda englobada dentro de la política de la seguridad nacional.

⁷¹ Mackinder, *op. cit.*, p. 80.

La geopolítica explica la realidad política, los hechos y los criterios que debe seguir el Estado ante la perspectiva de un mundo dividido y competido, donde la preparación ante los escenarios futuros puede significar la permanencia de ese Estado, en un marco global, pues ninguna nación puede sobrevivir por sí misma.

En este sentido la preocupación actual del Estado no es la expansión de su territorio o el "espacio vital" que obsesionó a la geopolítica alemana de principios de siglo, sino su seguridad, vinculada a la totalidad de su existencia, en el marco de la historia. La geopolítica une los conceptos de Estado -su ideología- poder y seguridad, que son el eje de toda política de seguridad nacional. "El poder del Estado está en función de su seguridad y la posición de cada Estado en el mundo antagónico define la problemática de su seguridad."⁷²

A toda geopolítica corresponde una geoestrategia y ésta impone a todo Estado una estrategia nacional. Esta última se define como la táctica y los proyectos para alcanzar los objetivos definidos por la política, "la estrategia no puede pasarse sin un diagnóstico político, que constituirá

72. Joseph Coablin, "La doctrina de la seguridad nacional", en *Geopolítica y seguridad nacional en América*, p. 412.

esencialmente la hipótesis básica sobre la cual se fundará la acción."73

En el pasado la estrategia se limitaba a la conducción del Estado durante la guerra, pero los conflictos de este siglo demostraron que no existe diferencia entre el tiempo de guerra y los periodos de paz. de esta manera, la guerra se ha convertido en una posibilidad permanente en la vida de los Estados. "Vemos, pues, que la guerra no ya sólo es un acto político, sino un verdadero instrumento político, una continuación de las relaciones políticas, una realización de éstas por otros medios."74

Por otro lado, los conflictos actuales se significan por ser "totales", lo que quiere decir, que todos los recursos de las naciones, la totalidad de la existencia humana, se ven envueltas en este esfuerzo permanente, al que corresponde una estrategia "global", identificada con todas las tareas fijadas en el tiempo y espacio por la política. La estrategia total constituye la base de toda seguridad nacional.

La existencia limitada de recursos, las características de las sociedades y de los hombres, sus valores políticos o espirituales, generan tensiones y antagonismos que tienden a

73. André Beaufre, *Estrategia de la Acción*, p. 31.

74. Claus von Clausewitz, *Arte y ciencia de la guerra*, p. 31.

quebrantar los órdenes internos e internacionales afectando el desarrollo de las naciones.

Este hecho obliga al Estado a crear sistemas de seguridad para preservar su modo de vida y autodeterminación - soberanía- para impedir el sometimiento pacífico o violento, material o mental de su población. Su objetivo primario será entonces la preservación de su independencia política y la integridad de su territorio. "Seguridad nacional es la capacidad del Estado para garantizar su supervivencia, manteniendo su soberanía e independencia material y espiritual, preservando su forma de vida y posibilitando el logro de sus objetivos fundamentales."⁷⁵

La globalización de los procesos económicos, la interdependencia de los hechos sociales y de los acontecimientos políticos, diversifican las amenazas contra la soberanía de los Estados, por esto, el concepto de agresión se ha ampliado a las acciones en cualquier parte del mundo que afecten sus intereses o seguridad. Consecuentemente, los Estados deben organizar sus recursos y la voluntad del pueblo en la tarea común de defender su soberanía.

75. Alejandro Medina Lois, "La doctrina de seguridad nacional", en *Geopolítica y seguridad nacional en América*, p. 307.

La nueva concepción de la seguridad nacional es el resultado de los vertiginosos cambios internacionales, que modifican las responsabilidades y prioridades asignadas en los planes políticos. Por esta razón, la seguridad nacional adquiere características diferentes en cada país, de acuerdo a la interpretación de cada uno y a su propia situación.

La finalidad de la seguridad nacional es garantizar la permanencia del Estado, libre y autónomo, dentro de la comunidad internacional. Para ello, debe coordinar las actividades que promuevan las condiciones básicas del desarrollo del potencial nacional, para enfrentarse con éxito a cualquier emergencia, en tiempos de paz o de guerra. Esto implica que la seguridad es una labor previa al conflicto que comienza con la identificación de adversarios y la prevención de situaciones que se orientan y modifican en su provecho.

Por lo tanto, la seguridad nacional debe prever oportunamente antagonismos y riesgos potenciales para el país; fortalecer el poder nacional y eliminar sus vulnerabilidades; coordinar a los distintos organismos del Estado en acciones político-estratégicas para la consecución de objetivos nacionales, enmarcados dentro de una conciencia nacional de seguridad.

4.1.1. MEXICO Y LA SEGURIDAD NACIONAL.

México se encuentra dentro del hemisferio occidental, que constituye su contexto geográfico, cultural, político e histórico desde 1521.

El país ha estado expuesto a riesgos externos, debido a su atraso económico, a su propia naturaleza -que no garantiza del todo su seguridad- y las políticas expansionistas de otros países, lo que ha detenido en múltiples ocasiones su desarrollo, al distraer recursos -escasos- de la economía.

Sin embargo, la geopolítica y la doctrina de la seguridad nacional, han estado ausentes del pensamiento político mexicano. Es un hecho, que el México postrevolucionario vivió aislado de ideologías e incluso de los acontecimientos mundiales, ya que el objetivo nacional era el desarrollo económico interno en el marco del beneficio social; sus fronteras, aunque altamente vulnerables, permanecieron inalteradas a los problemas de violencia en el sur, mientras que en el norte la situación era aún más estable. "A los pequeños vecinos del sur siempre les faltará el suficiente potencial militar para poner en peligro a la seguridad mexicana. Por otro lado, aun con los mayores esfuerzos, el

vecino del Norte quedará demasiado poderoso para poder enfrentarse militarmente con él."76

La Revolución Cubana y el riesgo de una guerra mundial, durante la crisis de los misiles, colocó a nuestro país en el torbellino de un mundo cambiante, la amenaza venía nuevamente por el mar. En el año de 1962, los acontecimientos demostraron crudamente que la seguridad nacional de México estaba limitada por la potencia estadounidense y los conflictos en que esta nación se veía envuelta, más aún, la política de poder de los Estados Unidos afectaba negativamente a nuestra seguridad.

A raíz de esta nueva situación internacional de México, la importancia estratégica de sus recursos petroleros y el aumento de la violencia en Centroamérica, tuvo lugar la apertura de un debate nacional acerca de nuestra propia seguridad, "lo más importante de los cambios a este respecto tuvo un carácter más bien cualitativo que cuantitativo. Por primera vez se empezó a hablar en México abiertamente de un tema que había sido deliberadamente ignorado: la seguridad nacional."77

La relativa tranquilidad de nuestras fronteras, la estabilidad del sistema político y la vecindad con los

76. Volker G. Lehr, "Conceptualización y problemática de seguridad nacional en el hemisferio occidental", en *Cuadernos de Investigación* 7, p. 45.

77. Ojeda, *op. cit.*, p. 167.

Estados Unidos, se han conjugado para que la doctrina de la seguridad nacional de México, busque otros factores diferentes y complementarios de las concepciones totalizadoras de las escuelas sudamericanas.

Por esto, es necesario que el Estado mexicano otorgue a la geopolítica un mayor peso en el sistema de planeación nacional y aproveche más la ventaja de las costas, la posición geográfica, el carácter y el tamaño de la población y la trayectoria de convivencia pacífica que ha guiado a la política internacional.

El poder es el instrumento de la política para alcanzar los objetivos del proyecto nacional. El poder nacional se compone de todos los medios económicos, políticos, sociales, psicológicos y militares, que tienen como finalidad la racionalización de los intereses vitales de la nación.

La seguridad nacional es la función del poder nacional que cumple con una política, cuyos fines son los objetivos nacionales. La seguridad nacional reúne en una fuerza cuatro componentes del poder estatal: poder político, poder económico, poder psicosocial y poder militar.

EL PODER POLITICO. Son los órganos y la dirección de la sociedad política, que hacen posible que el Estado pueda

ejercer efectivamente su soberanía, esta se define como la capacidad de imponer normas que son obedecidas por todos.

El poder político se compone del poder ejecutivo, el poder legislativo, el poder judicial y de los sistemas político y de partidos. El sistema político debe regirse por la estabilidad y la cordura en las relaciones interpoderes. Otro elemento del poder político es el liderazgo, o la disposición de un hombre con decisión y capacidad de trabajo, que revele características de mando en distintas coyunturas.

EL PODER ECONOMICO. Está integrado por las estructuras y todas aquellas actividades que resultan del aprovechamiento de los recursos naturales y de los servicios conexos. En materia económica debe existir un espíritu pragmático y eficiente que combine las necesidades de capital, tecnología y recursos con el comercio exterior para lograr un crecimiento equilibrado y sostenido de la economía. "El desarrollo económico genera poder económico. En las relaciones entre naciones, los elementos de poder económico incluyen: dominio de los mercados, una balanza comercial superavitaria, una moneda fuerte, reservas en divisas extranjeras, una posición preponderante en relación con otros países para otorgar créditos, la propiedad sobre compañías, fábricas y tecnologías en el extranjero. Estas formas de poder económico generan poder político, es decir, la

habilidad para utilizar los recursos económicos para producir poder militar, proporcionar incentivos y sanciones a fin de inducir a los gobiernos y empresas a actuar en la forma deseada para impactar a la opinión pública y a los intereses privados en otros países."78

La capacidad industrial y la obtención de recursos baratos y en grandes cantidades son elementos indispensables del potencial nacional, que permiten competir en los mercados mundiales. Por otro lado, la suficiente producción de alimentos, a través de una agricultura altamente tecnificada, puede significar la supervivencia de una nación en tiempo de paz y más aún durante una guerra.

La población tiene un importante papel, ya que su tamaño, la distribución de edades -población económicamente activa- y su capacidad económica inciden en el tamaño y dinamismo del mercado.

EL PODER PSICOSOCIAL. Se refiere a los factores psicológicos y sociales, que están relacionados con la población, el medio ambiente y las instituciones sociales. El poder psicosocial da origen a la moral nacional -espíritu, organización, disciplina, audacia, confianza y humor- a través de la

78. Samuel P. Huntington, "Mensaje al presidente de EU", en *El Nacional*, supl. Política, 08-10-92, p. 18.

comunicación y el juicio colectivo de los grandes grupos sociales o medios de masificación. como la religión, la educación del Estado, los centros de trabajo, la familia y los medios de comunicación; elementos que crean una conciencia nacional.

EL PODER MILITAR. Está compuesto de las fuerzas armadas y sus apoyos logísticos, actúa en el campo interno, porque garantiza el orden nacional y ayuda a la población en caso de desastre; o bien, en el campo externo, ya que reduce o anula los antagonismos contra el Estado al cual pertenecen.

4.2. PROYECTO NACIONAL Y SEGURIDAD NACIONAL.

La supervivencia es la finalidad primaria del Estado e impone dos objetivos fundamentales: desarrollo y seguridad, que están íntimamente interrelacionados.

Sus objetivos son la autonomía económica, a través de la explotación racional de los recursos naturales; la industrialización; la tecnología avanzada y el comercio; la conservación de la libertad y la democracia. herencia permanente de Occidente; el mantenimiento de la autodeterminación y libertad de acción del Estado: el

desarrollo científico, intelectual y cultural y la satisfacción de las necesidades sociales dentro de un marco de respeto a las normas comunitarias. "Los fines del Estado deben imperiosamente concretarse en objetivos que la nación debe alcanzar. Tales son los objetivos nacionales, expresión de las aspiraciones o intereses de naturaleza histórico-política de la nación, teniendo en cuenta las necesidades, situaciones, posibilidades y peculiaridades de la misma. Por las características de los fines, los objetivos nacionales engloban dos finalidades, materializándose, entonces, en los objetivos específicos de bienestar y de seguridad."⁷⁹

El desarrollo incrementa el poder nacional al mejorar la posición del país en el ámbito internacional, además, asegura a la población un modo de vida humano y digno, como consecuencia del progreso social y material. Por esta razón, y ante la existencia limitada de recursos es necesario planear, esclarecer las deficiencias y la causa de los fracasos, para establecer las prioridades del proyecto nacional.

México es una nación subdesarrollada y dependiente que enfrenta una situación de miseria, producto del atraso y de la falta de capacidad para explotar sus recursos en forma racional. Consecuentemente debe basar su desarrollo en la

79. Edgardo Mercado Jarrín, "La política de seguridad integral", en *Geopolítica y seguridad nacional en América*, p. 344.

planeación de sus necesidades, promoviendo a la vez la justicia social que conlleve a un crecimiento integral de su sociedad, en paz y seguridad.

Por esta razón, el proyecto nacional debe comprender equilibradamente el desarrollo económico, político y social, tomando como premisa que el subdesarrollo y el derroche de recursos son una amenaza real a la seguridad nacional.

La evolución del proyecto nacional proporciona los factores que acentúan los intereses vitales de la nación, porque crea riqueza que se distribuye entre la población, para la satisfacción de sus necesidades elementales.

Tener éxito en las metas del proyecto nacional, requiere como condición necesaria, la existencia de una voluntad de cambio que supere las anacrónicas estructuras políticas, sociales y económicas, que se anteponen a la conformación de un México moderno, cuyo reto más importante es la modernización y globalización económica del siglo XXI.

La voluntad de cambio de nuestro país debe acompañarse del análisis objetivo de las circunstancias tiempo-espacio, que conforman la realidad presente y futura, de un mundo cada vez más vinculado, económica y geográficamente. La búsqueda de una estrategia debe ajustarse al ser nacional, para encauzar

las fuerzas creadoras en una dirección, como respuesta a los desafíos crecientes de un mundo siempre cambiante.

La realidad mexicana nos muestra un país de pequeñas islas económicas, difícilmente comunicadas y a muy alto costo, con un gran centro urbano, sede política, religiosa y económica, donde vive la cuarta parte de la población.

El desarrollo del país exige la integración de todas sus partes en un todo y la utilización cabal de sus recursos, que modifique las deformaciones estructurales que el atraso nos ha dejado y permita un crecimiento autosostenido y homogéneo, que tienda siempre al éxito del desarrollo nacional.

Este es el reto para el próximo siglo, la disminución de la enorme diferencia entre las naciones desarrolladas y las subdesarrolladas, en la lucha por el poder. Para nuestro país constituye un esfuerzo inmenso. "El desarrollo proporciona (sic) los elementos constitutivos del poder nacional. En un mundo que cambia, el que se queda atrás está condenado a perder su soberanía. El desarrollo es un fenómeno global que afecta todos los factores del poder: economía, educación, salud pública, ciencia, técnica, etcétera. Es interesante notar que la estrecha solidaridad entre seguridad y desarrollo hace ver el desarrollo en una óptica muy determinada: el desarrollo es un factor de potencia y el desarrollo supone una estrategia que no se

puede separar de la estrategia que tiene por objeto la seguridad."80

4.3. EL PODER NAVAL Y LAS RELACIONES INTERNACIONALES.

Como lo mencionamos anteriormente, las fuerzas navales son en su conjunto un instrumento de la política del Estado, que cumple con funciones militares, diplomáticas y de protección. La capacidad de hacer uso del poderio marítimo -política de fuerza- o la amenaza de hacer uso de él, permite que la Armada cumpla con los objetivos que un país le asigna. Entre éstos se encuentra, en el ámbito interno, el hacer efectiva la soberanía dentro de las fronteras marítimas - mar territorial y zona económica exclusiva- y en el ámbito externo, la protección del tráfico marítimo.

El orden marítimo internacional depende de una compleja interacción de políticas exteriores, posiciones navales e intereses económicos. Pero como el uso del espacio oceánico está reglamentado internacionalmente, en muchos casos la defensa de las fronteras marítimas depende de la seguridad colectiva, por esta razón, el rol del poder marítimo incluye diversos tipos de presión directa o indirecta. El impacto diplomático está en relación primaria con el peso económico

80. Coehlin, *op. cit.*, p. 414.

de la marina mercante por un lado y por la eficiencia militar de las fuerzas armadas. "El éxito diplomático de la Armada depende de que la política exterior logre sus objetivos sin hacer uso de la fuerza."⁸¹

Las acciones más utilizadas son: la negociación desde una posición de fuerza; la manipulación, mediante la orientación del interés ajeno hacia el propio; el prestigio, que comprende las visitas protocolarias en escalas diplomáticamente apropiadas; la actividad naval intimidatoria y la asistencia naval. "Una presencia deliberadamente visible tiene sus aplicaciones; pero lo importante de los buques al revés de los soldados y aviones, es que pueden, en caso necesario, permanecer invisibles desde tierra. De hecho, es posible exhibir, a voluntad, distintos grados de visibilidad. Si el objetivo es 'mostrar el pabellón', nada puede igualar a un barco de guerra recién pintado que navega majestuosamente hasta el muelle de la ciudad con la banda de música tocando y la tripulación alineada sobre cubierta."⁸²

Una marina debe esforzarse en ejercer una influencia positiva a larga distancia, a través de la demostración de su capacidad para intervenir en guerras locales o regionales, de proporcionar fuerzas que resguarden la paz o protejan las

⁸¹. Santos Casas, *op. cit.*, p. 167.

⁸². Fairhall, *op. cit.*, p. 196.

propiedades de los nacionales y los intereses del gobierno en el exterior.

Las Fuerzas Armadas deben cubrir áreas estratégicas del océano en tiempo de paz con una presencia sensible, que cree dependencias, simbolice obligaciones y ofrezca amistad. El fortalecimiento del poder naval trae por consecuencia el afianzamiento del prestigio internacional de una nación, el respeto para su capacidad de explotar los recursos oceánicos, la defensa eficaz de sus intereses marítimos y la salvaguarda de los intereses del Estado.

La disuasión en el orden internacional es la capacidad, la voluntad y la decisión de usar el poder -fundamentalmente el uso de la fuerza- en oposición a otra potencia. Por otro lado, significa la percepción que tenga el enemigo de una posible derrota o la consciencia de su posible destrucción.

La amenaza del uso de la fuerza, comprende acciones que protegen los intereses nacionales y mantienen la influencia en zonas alejadas, fuera de las aguas nacionales. La disuasión tiene lugar en un contexto político porque requiere del despliegue de fuerzas navales en el océano mundial y esto significa que el Estado hace uso de su elemento principal, que es el poder. Por el hecho de existir, las Armadas influyen en las políticas exteriores de otros Estados, porque crean o modifican situaciones o expectativas geopolíticas.

Se entiende por diplomacia naval el empleo de las Fuerzas Armadas en apoyo de la posición política de un Estado, para obligar a otro a negociar en condiciones desventajosas para él. La Armada, como capacidad de poder e influencia, es un instrumento de la política exterior, que posee características de versatilidad, movilidad y permanencia. Como instrumento de la política, la marina de guerra ofrece protección sin ocupación de territorio, la posibilidad de intervenir, sin comprometerse.

Las tácticas de la diplomacia naval son cuatro: la demostración del poderío marítimo, los despliegues operativos, la ayuda naval y las visitas de buena voluntad.

El objetivo del poderío marítimo es la proyección del poder a través de la fuerza, que puede ser graduable, variable, de apoyo o intervención, amplia o restringida, limitada a una zona específica, a una región o global.

El carácter y la intensidad de un conflicto modifica las tareas de la Armada, que está sujeta a sus propios intereses y capacidades, principales factores en el planeamiento de su estrategia, que representa su interés de dominio del mar.

Sin embargo, las fuerzas navales se encuentran limitadas por la voluntad política y los recursos, por lo que no todas las

tareas asignadas quedan a su alcance. De esta manera, los fines y los medios nacionales permiten racionalmente, seleccionar los objetivos y los recursos que se utilizarán al establecer las prioridades tácticas y financieras.

El poder naval también significa costos que inciden en la política exterior, ya que un Estado no puede controlar la apreciación y las reacciones nacional y extranjera, así, existen en la historia numerosos casos de marinas que fueron empleadas en propósitos diferentes para los que fueron creados. Por lo tanto, las Armadas son variables que influyen en la política, a la vez que son instrumentos de ella. "Si bien la habilidad ha sido generalmente asociada con la habilidad para el combate en la guerra, hoy debería también pensarse en la habilidad diplomática que rodea el uso político de la fuerza naval en las situaciones que no llegan a la guerra. En ciertas circunstancias asegurarse de que las señales navales se comprendan bien, es parte de la responsabilidad de un diplomático."⁸³

4.4. LA POLÍTICA NAVAL.

La relación entre la política exterior y el poderío marítimo, comprende, además de la racionalización de los objetivos

83. Santos Casas, *op. cit.*, p. 191.

nacionales, el funcionamiento potencial y efectivo de la Armada, la marina mercante, la flota pesquera y la explotación de los recursos oceánicos con el fin de potenciar el poder nacional.

La apreciación de las capacidades y los intereses son importantes en la resolución de la estrategia general. Los objetivos de una nación varían en el tiempo y en el espacio, pero los intereses tienden a permanecer, porque algunos -como el espacio- no están determinados por el hombre.

La política naval debe tomar en cuenta los aspectos geopolíticos del mundo actual, la rapidez de los cambios político-económicos; las relaciones de dominio y las hegemonías; la precariedad de la coyuntura; la fragilidad de los equilibrios de poder regionales y la globalización de los conflictos. "La existencia de un mayor número de Estados soberanos y su inherente derecho de autodefensa, origina la percepción de que se requiere la capacidad naval para ejercitar ese derecho y resistir interferencias e intervenciones, particularmente por la falta de un efectivo sistema de seguridad internacional."⁸⁴

Actualmente ciertos factores geopolíticos se han acentuado: la posición del territorio, que determina en gran medida la importancia internacional de los Estados, las comunicaciones

84. United Nations, *op. cit.*, p. 14.

y los transportes, sin los cuales son inconcebibles los intercambios en el mundo moderno, la repartición de las tierras y de los mares con su consiguiente oposición entre potencias continentales y marítimas y el progreso material del hombre que con su razón y pasiones, es el elemento preponderante y decisivo de su propia historia.

A partir del descubrimiento de su riqueza petrolera y la crisis económica de 1982, México ha actuado dentro de la esfera internacional con pocos recursos diplomáticos y políticos, en realidad nos encontramos sin armas, en un mundo brutal. Por otro lado, el proceso de apertura al mundo ha provocado cambios en la economía nacional y ha repercutido en nuestra relación con la comunidad internacional.

Para competir con posibilidades de éxito, la explotación de los espacios marítimos puede y debe ser un objetivo de la política estatal ya que constituye junto con el espacio cósmico la última frontera del quehacer humano, el ámbito geopolítico del hombre del próximo milenio.

El poderío marítimo debe definirse como objetivo nacional, es decir, una meta concreta para promover el interés del país y darle continuidad. La legítima aspiración de desarrollo debe dar prioridad a la utilización integral de nuestros recursos y a la voluntad de acción común con el fin de aplicar los medios disponibles para alcanzar las metas propuestas.

"Optar por esta vía implica, pues, aceptar compromisos, asumir responsabilidades y darse los medios -recursos materiales y humanos- para cumplir unos y otras. En muchos casos nos va a costar, y los rendimientos no serán evidentes a corto plazo. En otras eventualidades invertiremos tiempo y esfuerzo -y dinero- en gestas que a la postre aparecerán como pérdidas de antemano. Y en algunas ocasiones nuestros éxitos arrojarán consecuencias negativas inesperadas, sin duda no deseadas."85

El desarrollo de una política naval se articula con la seguridad nacional de México, a través de los factores económicos, sociales, políticos, psicológicos y geográficos - los océanos, nuestra cercanía a Centroamérica y la Cuenca del Caribe- que aglutinan y motivan la optimización de nuestras capacidades nacionales a ritmo acelerado, ya que la seguridad nacional supone un proceso de desarrollo que permita la realización de la sociedad mexicana. Seguir esta vía supone alcanzar nuestras metas mediante el reconocimiento e identificación de nuestros intereses en la región.

El poderio marítimo es el resultado de varios factores, que hemos visto, pero además, está relacionado con los procesos de su creación y desarrollo. Por esta razón, es necesario que exista un equilibrio entre la investigación, la

85. Jorge G. Castañeda, *México: El futuro en juego*, p. 171.

percepción de la realidad y la proyección de los programas navales.

La formulación de la política naval de un país, requiere del conocimiento de su industria y las posibilidades de ésta; la capacidad de sus puertos, sus astilleros, talleres y el grado de adelanto técnico; los problemas a los que se enfrenta el país como un todo y el poder naval en su conjunto; el carácter de la población y la experiencia de la historia, verdadera maestra de la humanidad.

Se debe apreciar en el esquema de los programas de construcciones navales, los procedimientos y los resultados obtenidos, en el campo de su propio desarrollo; esto quiere decir, que los equipos, los diseños y la industria deben ponerse a la altura del desarrollo científico-tecnológico con la propia experiencia, que los lleve a cumplir con sus intereses.

En el campo de la planeación es importante reconocer las amenazas exteriores, las restricciones económicas, el proyecto modernizador y la estructura de las capacidades nacionales.

Las misiones asignadas a un poder marítimo mexicano en tiempo de paz, deben considerar primeramente el equilibrio de todos los componentes: la flota pesquera, la flota mercante, la

oceanografía, los puertos, la industria, la investigación tecnológica y la Armada. Estos componentes estarán condicionados por las prioridades y la flexibilidad de sus factores y la preparación contra las contingencias.

México debe en cierto modo, reencontrarse con su pasado, buscar el mar Caribe que fue y es, su área geoestratégica. La creación de intereses comerciales y económicos en esta zona atraerá consecuentemente el interés por el espacio oceánico que la rodea. "Podemos en cambio decidir que México como tal -independientemente de Estados Unidos, de sus berrinches y de sus fobias- sí tiene intereses inmediatos y a largo plazo en la Cuenca del Caribe. Además de los intereses que podríamos denominar pasivos (que no surjan enfrentamientos mayores con los Estados Unidos, que no tengamos problemas migratorios inmanejables), existen otros. Estos intereses, activos, digamos, se resumen en una idea: la construcción de una esfera o zona de influencia mexicana en la Cuenca del Caribe, por ser éste el único modo de balancear nuestra relación con Estados Unidos y por ser ésta la única parte del mundo donde lo podamos hacer. Influencia, primero, política y cultural para luego convertirse en económica, siguiendo así el sendero de todas las tentativas análogas de la historia moderna."86

86. *Ibid.*, p. 156.

En el Caribe y Centroamérica, la primera tarea corresponde a la apreciación de los recursos y las políticas, a la valoración de la historia. En fin, partir de la premisa de que no sólo hablamos un idioma común, sino que vivimos y compartimos el subdesarrollo. Tenemos con el "mediterráneo caribeño" un pasado y un porvenir común.

Tenemos que descubrir nuevamente la California, que durante muchos años ha sido un desierto peninsular. Esta península debe de ocupar un lugar especial en la proyección de nuestros objetivos vitales, para convertirse en un polo de desarrollo que aumente la importancia geoeconómica de la zona. Es necesario además, dar una nueva dimensión al sistema portuario del Mar de Cortés que une este apéndice terrestre a la República.

La forma que tomará el esfuerzo marítimo de México estará determinada por la percepción que tenga del mar; por ello, es necesario modificar el carácter del factor humano, de la población y de las personas que tienen las riendas del poder, tanto político, como económico.

Debemos procurar la ampliación de la marina de guerra, ya que tenemos intereses que corresponden a los de una potencia media en ascenso con un proyecto nacional que supone la realización de ciertas metas, que necesariamente se modificarán por la transformación de nuestro país y los

cambios político-económicos mundiales. "En las guerras futuras ninguna potencia pretenderá adquirir más territorio terrestre (siempre lleno de nacionalismo y demás dificultades para su buen manejo); buscarán de mil maneras tener más territorio marítimo propio, o cuando menos controlado por ellas mediante convenios hábilmente trabajados."87

Por lo tanto, tendremos intereses que defender y tenderemos a dominar políticamente -no hegemónicamente- las áreas bajo la influencia mexicana. Por esta razón, no podemos conformarnos con la creencia de que no lograremos formar un poder económico y político suficiente para hacer de México un poder mundial en el que la marina desempeñe un papel preponderante. "La teoría realista en las relaciones internacionales sostiene que la anarquía caracteriza los vínculos entre naciones, por lo cual cada nación debe actuar para proteger su propia seguridad, y cada quien debe hacer el intento por maximizar su poder."88

Las fuerzas navales continuarán desempeñando un papel importante en la geopolítica de las naciones económicamente desarrolladas, pero estos países no son los únicos que necesitan una defensa marítima. El poder naval es una fuerza que establece equilibrios políticos locales y puede ayudar a alcanzar una posición regional preponderante.

87. Eduardo Solís Guillén, *Derecho Océánico*, p. 178.

88. Huntington, *op. cit.*, p. 18.

En el Orden Mundial posterior a la Guerra Fria el poder marítimo tienen un nuevo significado en razón de los desequilibrios regionales y perspectivas geopolíticas que conlleva el dominio de los mares.

México se ha preocupado hasta ahora por la independencia, seguridad e integridad de su territorio en un sentido geográfico limitado. No había tenido la capacidad, los recursos, ni el sentimiento de responsabilidad para ejercer su influencia más allá de sus propias fronteras, a través de los elementos que hacen visible el poder: el comercio y la Armada. En la próxima centuria la utilización del mar puede convertirse en parte del esfuerzo por mantener nuestra soberanía e independencia "a medida que crece la sensibilidad en cuanto a la soberanía marítima, también lo hará la utilidad de proteger las fronteras marítimas de una nación."⁸⁹

En el mar es necesario buscar el equilibrio de los poderes extranacionales con el objeto de proteger la explotación de sus recursos y mantener un marco adecuado al desarrollo interno. Es nuestra responsabilidad buscar el camino al mar. "Ahora el problema consiste en evitar dentro de lo posible la creciente influencia estadounidense, lo que por otra parte sólo se conseguirá cuando México sea fuerte económica y

⁸⁹. Santos Casasal, *op. cit.*, p. 202.

políticamente: entonces se utilizarán los mares vecinos y distantes para ampliar en gran escala su comercio y en general sus contactos de toda índole con países lejanos, ante todo con Sudamérica, Europa y el Extremo Oriente."90

El poderío marítimo puede ser una vía para la modernización del país, un motor "del desarrollo nacional," al contribuir con la edificación de muelles y puertos; la explotación de recursos y la ocupación de la población, a través de los pedidos a la industria y el establecimiento de programas de investigación que se traduzcan en bienestar; con el desenvolvimiento de las regiones costeras y de las comunicaciones.

Los recursos provenientes de la explotación del petróleo, pueden ayudar al desarrollo del potencial marítimo -sólo regresáramos al mar algo de lo que extraemos- el programa va a costar y va a ser caro. Los resultados se verán en mediano y largo plazo, pero es necesario tomar la apuesta, esta sería la resolución de una potencia que decide su destino.

La soberanía marítima es un hecho estratégico; la capacidad para defenderla debe quedar dentro de nuestro marco de seguridad nacional, porque en los espacios oceánicos se mezclan razones económicas, políticas y estratégicas, que serán en el futuro, factores determinantes en la

90. Bassols, *op. cit.*, p. 58.

supervivencia de los Estados. Cualquiera que sea la actitud de un país hacia el mar, siempre estará sujeto a las consideraciones geopolíticas que puedan influir en el éxito de su política exterior.

No es posible exigir respeto a la soberanía, si ésta no se ejerce. Si tenemos abandonados los mares adyacentes a nuestras costas, tarde o temprano se repetirá la experiencia de Texas y de la guerra de 1847, en la que la desidia y el abandono de regiones ricas de nuestro territorio se convirtió en una de las causas de su pérdida. La otra fue el apetito voraz de una potencia en ascenso, necesitada de recursos y conquistas ¿no es el caso actual? La historia no se repite, pero las lecciones que deja sí. Debemos encarar la posibilidad de que otro país llegue a proponerse el dominio de nuestro patrimonio marítimo y es necesario estar preparado para ello.

CONCLUSIONES

HACIA UNA POLITICA MARITIMA

... "el interés nacional debe estar sostenido sobre una idea rectora: alcanzar la grandeza a la que México está destinado."

Juan José de Olloqui

La historia de México nos muestra que ha existido una interacción entre tierra y mar, comercio y desarrollo económico, pero la relación entre estos elementos no se ha explotado en todas sus posibilidades. Como hemos visto, no se ha valorado la influencia y beneficios que traería al país una marcha hacia el mar.

El estímulo a las comunicaciones marítimas, puertos y flota mercante, permitiría el descongestionamiento de los transportes terrestres y abatiría los costos de traslado; en tanto que la modernización de los equipos serviría de apoyo al comercio exterior.

Un programa en este sentido debe aprovechar la diversidad de medios geográficos del país, al implicar acciones

geopolíticas adecuadas, como parte de un proyecto de integración nacional en la economía mundial. Consecuentemente existiría una pérdida relativa de soberanía, en tanto que tendríamos poder de decisión frente a nuestros competidores, ventajas frente a otros productores.

La comprensión de los hechos históricos que transcurren a nuestro alrededor y la profundidad con que definamos los fenómenos económicos y políticos capacitarán nuestro proceder en el porvenir inmediato. El poder marítimo, estructura que en la etapa colonial sirvió de enlace de vida y servidumbre, fue olvidado desde la Independencia para dar prioridad al mundo terrestre, agobiado por las carencias y la desintegración.

Ahora que el país ha tomado el camino de las políticas neoliberales y une su destino con el futuro globalizante, debe ser prioritaria una política que retome la historia naval del país y pondere los elementos físicos, políticos y la privilegiada situación geográfica que, en el contexto actual, transforme el recurso marítimo en una potencialidad.

En este sentido, por salud económica y congruencia con los tiempos que vivimos, es necesario que la iniciativa privada nacional y extranjera participe en la reestructuración y modernización de puertos y marina mercante, para que facilite

la transferencia de tecnología, con el financiamiento de proyectos y la capitalización del sector.

Estas actividades se realizarían bajo la supervisión y el apoyo del gobierno, que no perdería de vista su función de regulador social y defensor de la soberanía de la nación en uno de sus puntos neurálgicos: las comunicaciones.

Además, la realidad internacional -compleja y diversa- nos obliga a proyectarnos al exterior, en razón de la definición de recursos y objetivos, para proteger el interés de la nación y darle continuidad.

Este es el objetivo del presente trabajo, puntualizar las ventajas y desventajas que México tiene en el escenario internacional o a las que se puede enfrentar en el uso de uno de sus recursos más olvidados. En este sentido, el desarrollo de una política marítima se articula con la seguridad nacional de México -en tanto suponga un proceso de desarrollo que permita la realización de la sociedad- a través de los factores de poder económico, social, político, cultural y geográfico que aglutinan los océanos.

Por esta razón, en el campo de la planeación, es importante reconocer las amenazas exteriores y la estructura de las capacidades nacionales.

No pretendimos haber agotado el tema, porque esperamos que este tipo de investigaciones contribuya a la realización de este país como comunidad de progreso, igualdad y libertad.

BIBLIOGRAFIA

Aguayo Quezada, Sergio y Bagley, Bruce Michael (comp.), *En busca de la seguridad perdida. Aproximaciones a la seguridad nacional mexicana*, prolog. Lorenzo Meyer, México, Siglo XXI Editores, 1990 (Sociología y política), 416 pp.

Archer, Chistón I., *El ejército en el México borbónico 1760-1810*, traduc. Carlos Valdéz, México, F.C.E., 1983 (Sección de obras de Historia), 413 pp.

Atlas estratégico y geopolítico, Chaliand, Gérard y Rageau Jean Pierre, traduc. Néstor A. Miguez, 2a. ed., España, Alianza Editorial, 1984, 223 pp.

Atlas histórico mundial, Kinder, Hermann y Hilgemann, Werner, trad. Carlos Martínez Álvarez y Antón Dieterich Arenas, 9a. ed., España, Ediciones Istmo, 1979 (Colección Fundamentos).

Bassols Batalla, Angel, *Recursos naturales de México. Teoría, conocimiento y uso*, 6a. ed., México, Ed. Nuestro Tiempo, S.A., 1976 (Colección Los grandes problemas nacionales).

Beaufre, André, *Disuasión y estrategia*, traduc. Ruiz Pérez Muñoz, 4a. ed., Argentina, Ed. Pleamar, 1990 (Estrategia y política), 239 pp.

Estrategia de la acción, traduc. José T. Goyret, 3a. ed., Argentina, Ed. Pleamar, 1982 (Estrategia y política), 166 pp.

Blischenko, E. Andréev I. (redactor jefe), *et. al.*, *Derecho Internacional del Mar*, traduc. Marat Kuznetsov, URSS, Ed. Progreso, 1988, 292 pp.

Bosch García, Carlos, *La base de la política exterior estadounidense*, 3a. ed., México, Instituto de investigaciones históricas UNAM, 1986 (Serie histórica general 13), 114 pp.

México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre, México, Instituto de investigaciones históricas UNAM, 1981, 472 pp.

Problemas diplomáticos del México independiente, 2a. ed., México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales UNAM, 1986, 318 pp.

Carnero Roque, Genaro, "Problemática de las relaciones marinas bilaterales entre México y Estados Unidos: caso de los metales oceánicos estratégicos", en *Cuadernos de*

Investigación 7, México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán UNAM, 1987, pp. 103-118.

Capasola, Gustavo, *Seis siglos de historia gráfica de México 1325-1976*, t. V, México, Ed. Gustavo Casasola, S.A., 1978, 1611 pp.

Seis siglos de historia gráfica de México 1325-1976, t. X, México, Ed. Gustavo Casasola, S.A., 1978, 3248 pp.

Castagnin, Daniel (selección), *Poder global y geopolítica*, traduc. Kato Molinari, Argentina, Ed. Pleamar, 1984 (Estrategia y política), 253 pp.

Castañeda, Jorge G., *México: El futuro en juego*, México, Ed. Joaquín Mortiz-Planeta, 1987 (Horas de latinoamérica), 191 pp.

Cavalla Rojas, Antonio (comp.), *Geopolítica y Seguridad Nacional en América*, México, Coordinación de Humanidades, Dirección General de Publicaciones UNAM, 1979 (Lecturas Universitarias 31), 475 pp.

Celerier, Pierre, *Geopolítica y Geoestrategia*, traduc. Jorge E. Atencio, 4a. ed., Argentina, Ed. Pleamar, 1983 (Estrategia y política), 106 pp.

Cerroni Umberto, *Introducción al pensamiento político*, traduc. Arnaldo Córdova, 14a. ed., México, Siglo XXI Editores, 1983 (Colección mínima 4), 87 pp.

Clausewitz, Claus Von, *Arte y ciencia de la guerra*, traduc. Ramón Ormazábal, México, Ed. Grijalbo S.A., 1972 (Colección 70 / Tercera serie 116), 157 pp.

Cómo es México, México. Secretaria de Programación y Presupuesto, 1979 (Serie manuales de información básica de la nación).

Cortés, Hernán, *Cartas de relación de la conquista de México*, 3a. ed., México, Ed. Espasa-Calpe Mexicana S.A., 1957 (Colección Austral 547), 322 pp.

Dallanegra Pedraza, Luis, et al., *Geopolítica y Relaciones Internacionales*, Argentina, Ed. Pleamar, 1981 (Estrategia y política), 119 pp.

Díaz del Castillo, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, prol. Carlos Pereyra, México, Ed. Espasa-Calpe Argentina S.A., 1955 (Colección austral 1274), 716 pp.

Diccionario Enciclopédico U.T.E.H.A., t. VII, reimp. de 1964, México, Ed. U.T.E.H.A., 1364 pp.

Diccionario de Relaciones Internacionales, Plano, Jack C. y Olton, Roy, traduc. José Meza Nieto, México, Ed. Limusa-Wiley, S.A., 1971, 463 pp.

Diccionario Porrúa. Historia, Biografía y Geografía de México, 2a. ed., México, Ed. Porrúa, 1965, 1777 pp.

Enciclopedia de México, en doce volúmenes, prol. José Rogelio Álvarez, México, Impresora y Editora Mexicana S.A. de C.V., 1977.

Fairhall, David, *El poderío naval ruso*, traduc. Carlos A. Viñuales, 2a. ed., Argentina, Ed. Pleamar, 1978, 243 pp.

Fernández de la Garza, Mario, "Valle de México. Ecosistema y desarrollo urbano", en *Revista de Geografía Universal*, año 9, vol. 17, No. 2, mensual (febrero 1984), pp. 161-175.

Figueroa Alcocer, Esperanza (comp.), *Antología de geografía histórica moderna y contemporánea*, México, Colegio de Ciencias y Humanidades, Nivel de Bachillerato UNAM, 1974 (Lecturas Universitarias 16), 641 pp.

García Cantú, Gastón, *Las invasiones norteamericanas en México*, 2a. ed., México, SEP, 1986 (Lecturas Mexicanas 57 / Segunda Serie), 362 pp.

González Casanova, Pablo y Aguilar Camín, Héctor (coords.). *México ante la crisis. El contexto internacional y la crisis económica*, t. 1, 4a. ed., México, Siglo XXI editores S.A. de C.V., 1989 (Sociología y política), 435 pp.

Gorbea Trueba, José, *Fuerte de San Diego en Acapulco, Gro.*, México, INAH, 1981, 39 pp.

Gorschkov, Serguéi G., *Las fuerzas navales. Su historia y su presente*, traduc. Pérez Castul, URSS, Editorial Progreso, 1980, 333 pp.

Historia de México, t. 6, Miguel León-Portilla (coord. gral.), México, Salvat Editores de México S.A. de C.V., 1974, 338 pp.

Historia de México, t. 7, Miguel León-Portilla (coord. gral.), México, Salvat Editores de México S.A. de C.V., 1974, 318 pp.

Humboldt, Alejandro de, *Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España*, t. I, prol. Vito Alessio Robles, 6a. ed., México, Ed. Pedro Robredo, 1941, 381 pp.

Katz, Friedrich, *Situación social y económica de las aztecas durante los siglos XV y XVI*, México, UNAM, 1966 (Serie de Cultura Nahuatl, Monografías: 8), 208 pp.

Lacoste, Yves, *La geografías un arma para la guerra*, traduc. Joaquín Jordá, México, Ed. Anagrama, 1977 (Elementos críticos 9), 156 pp.

La cuenca del Pacifico. Participación del Sistema Portuario Nacional 1991, México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes y Puertos Mexicanos, 27 pp.

La industria petrolera en México, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática/PEMEX, 1985.

Lehr, Volker G., "Conceptualización y problemática de seguridad nacional en el hemisferio occidental", en *Cuadernos de Investigación* 7, México. Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán UNAM, 1987, pp. 13-153.

Marquina, Ignacio, *El Templo Mayor de México*, México, INAH, 1960, 118 pp.

Meira Mattos, Carlos, *Estrategias militares dominantes*, traduc. Estela dos Santos, Argentina, Ed. Pleamar, 1989 (Estrategia y política), 127 pp.

México Antiguo, t. 1, 2a. ed., México, Salvat Mexicana de Ediciones S.A. de C.V., 1978, 297 pp.

México Antiguo, t. 2, 2a. ed., México, Salvat Mexicana de Ediciones S.A. de C.V., 1978, 317 pp.

Miller, David, *The world's Navies*, Spain, Salamander Books Ltd. by Crescent Books, 1992, 144 pp.

Moneta, Carlos J. (comp.), *Geopolítica y política del poder en el Atlántico sur*, traduc. Flora Setaro y Marcela Bravo de Casanova, Argentina, Ed. Pleamar, 1983 (Estrategia y política), 238 pp.

Moreno, Manuel M., "La seguridad nacional desde la perspectiva de la Constitución", en *Cuadernos de investigación* 7, México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán UNAM, 1987, pp. 73-102.

Morley, Sylvanus G., *La civilización maya*, traduc. Adrián Recinos, 2a. reimp., México, F.C.E., 1956 (Sección de obras de antropología), 575 pp.

Muro, Luis, *La expedición Legazpi - Urdaneta a las Filipinas (1565-1564)*, México, SEP, 1975 (SepSetentas 179), 158 pp.

Ojeda Gómez, Mario, *México: El surgimiento de una política exterior activa*, México, SEP, 1986 (Foro 2 000), 229 pp.

Ortega y Medina, Juan A., *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (Siglos XVI y XVII)*, México, Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, 1981 (Serie de Historia General / Número 12), 298 pp.

Paz Salinas, María Emilia, *Belize. El despertar de una nación*, México, Ed. Siglo XXI, 1979, 188 pp.

Peon Alvarez, Lorenzo del, Alnte., *Geopolítica y Geoestrategia (Reflexiones)*, 2a. ed., México, Ediciones Ateneo S.A., 1986, 370 pp.

Pi-Suñer Llorens, Antonia, "La frontera del Golfo: México ante la primera guerra de independencia cubana 1868-1878", en *Cuadernos de investigación 8*, México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán UNAM, 1987, pp. 191-206.

Rattenbach, Augusto B. (comp), *Antología Geopolítica*, Argentina, Ed. Pleamar, 1985 (Estrategia y política), 190 pp.

Rivera Cambas, Manuel, *México pintoresco, artístico y monumental, t. I*, México, Ed. del Valle de México S.A., 1974, XXXV-515 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio, "El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo", en *Relaciones Internacionales 28*,

México, Centro de Relaciones Internacionales UNAM, 1992, pp. 5-25.

Sanguin, André-Louis, *Geografía política*, traduc. Carme Ferrer y Jordi García-Jacas, Barcelona, España, Oikos-tau S.A. ediciones, 1981, 181 pp.

Santiago Cruz, Francisco, *La Nao de China*, México, Ed. Jus S.A., 1962 (Figuras y episodios de la historia de México 113), 192 pp.

Los piratas del Golfo de México, México, ed. del Instituto Cultural Hispano-Americano, A.C., 1961, 204 pp.

Santos Caamal, Mario, Contralmirante, *El poder nacional en las relaciones internacionales*, México, Secretaría de Marina, 1987, 264 pp.

La orientación de México hacia el mar (Ensayo), s. ed., México, Secretaría de Marina Comunicación social Dirección de ediciones gubernamentales, 94 pp.

Seara Vázquez, Modesto, *Derecho Internacional Público*, 11a. ed., México, Ed. Porrúa S.A., 1986, 721 pp.

Política exterior de México, 3a. ed., México, UNAM, 1985 (Colección textos universitarios en ciencias sociales), 414 pp.

Sierra, Carlos J., *Historia de la navegación en la ciudad de México*, 2a. ed., México, Ed. Secretaria General de Desarrollo Social D:D:F, 1984 (Colección Distrito Federal 7), 92 pp.

Solis Guillén, Eduardo, *Derecho Océánico*, México, Ed. Porrúa, S.A., 1987, 276 pp.

Sorensen, Max (editor), *Manual de derecho internacional público*, traducción a cargo de la Dotación Carnegie para la Paz Internacional, revisión y adiciones a la edición en español de Bernardo Sepulveda, México, F.C.E., 1973 (Política y derecho), 819 pp.

Soustelle, Jacques, *La vida cotidiana de los aztecas*, traduc. Carlos Villegas, 2a. ed., 3a. reimp., México, F.C.E., 1977 (Sección de obras de antropología), 283 pp.

Stoessinger, John G., *El poderío de las naciones. Política mundial de nuestro tiempo*, traduc. María de los Angeles G. de los Ramos, México, eds. Gernika, 1980, 509 pp.

Tamayo, Jorge I., *Geografía económica y política*, 3a. ed., México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales UNAM, 1969 (Manuales universitarios), 530 pp.

Geografía moderna de México, 8a. ed., 1a. reimp., México, Ed. Trillas, 1975, 398 pp.

The Naval Arms Race, New York, Department for Disarmament Affairs, Report of the Secretary-General United Nations, 1986, 100 pp.

Topolobampo. Un nuevo puerto en el Pacífico, s. ed., México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Puertos Mexicanos y Gobierno del Estado de Sinaloa, 1991, 31 pp.

Vaillant, George C., *La civilización azteca*, traduc. Samuel Vasconcelos, 2a. ed., México, F.C.E., 1955 (Sección de obras de antropología), 316 pp.

Varas, Augusto (coord.), *La autonomía militar en América Latina*, Venezuela, Editorial Nueva Sociedad, 1988, 390 pp.

Vives, J. Vicens, *Tratado general de geopolítica. El factor geográfico y el proceso histórico*, 5a. ed., Barcelona, España, Ed. vicens-vives, 1981 (Colección Libros U), 242 pp.

Villalpando, José Manuel, *El niño y la mar*, 2a. ed., México, Secretaría de Marina, 1980, 191 pp.

HEMEROGRAFIA

Abad S., Mario, "Se incrementó en 50% el manejo de carga y descarga en puertos nacionales: Ríos Ferrer", en *El Nacional*, (29-12-91), p. 3.

"Urge una Ley de Transporte por Agua, dice Fernández Zea", en *El Nacional*, (26-01-92), p. 4.

"México necesita una marina mercante fortalecida e integrada: G. Patiño", en *El Nacional*, (05-02-92), p. 13.

"Superadas en un 70% las metas previstas por el Fondepport en 91", en *El Nacional*, (28-02-92), p. 18.

Adorno Jiménez, Raúl, "Rechaza México injerencias sobre la explotación de sus recursos marinos", en *El Nacional*, (25-02-92), p. 13.

"Interesa a inversionistas extranjeros asociarse con pescadores mexicanos, afirma Jiménez Morales", en *El Nacional*, (17-04-92), p. 6.

"México no cederá soberanía en aguas oceánicas: Jiménez M.", en *El Nacional*, (20-05-92), p. 10.

"El Estado debe mantener la regulación del sector pesquero, dicen trabajadores", en *El Nacional*, (26-05-92), p. 14.

Aguilar, Gabriela, "Buscan empresas estadounidenses alternativas de transportación", en *El Financiero*, (21-04-92), p. 18.

Análisis de la actividad pesquera, Secretaría de Pesca, No. 19, (septiembre 1989), 151 pp.

Aranda, Jesús, "Interés de empresarios de EU por invertir en los puertos de Altamira y Tampico", en *El Sol de México*, secc. financiera, (20-03-92), 1era. pl.

Arellano Chávez, Melchor, "En turno, Topolobampo", en *El Financiero*; (04-05-92), p. 26, (11-05-92); p. 26.

"La marina mercante mexicana en la última década", en *El Financiero*; (18-05-92), p. 26; (25-05-92), p. 28.

"Algunas conclusiones sobre el Segundo Congreso Nacional de la marina mercante", en *El Financiero*, (08-06-92), p. 30.

"Carece el Área marítima de buena formación profesional: ONU", en *El Financiero*, (15-06-92), p. 28.

"Podría superar los 7 mil mdd la fuga de divisas por pago de fletes", en *El Financiero*, (22-06-92), p. 24.

"Buenas perspectivas para el transporte por mar", en *El Financiero*, (29-06-92), p. 28.

"Dilemas del transporte marítimo de México frente al TLC", en *El Financiero*, (06-07-92), p. 30.

"Transportación Marítima Mexicana adquiere la empresa Tecomar, S.A.", en *El Financiero*, (27-07-92), p. 28.

"Transportación Marítima Mexicana se fortalece al interior y exterior", en *El Financiero*, (10-08-92), p. 34.

"Marginación del transporte marítimo en el TLC, ¿Irrelevante?", en *El Financiero*, (24-08-92), p. 32.

"Guaymas en el centro del megaproyecto 'Triángulo del Sol'", en *El Universal*, secc. financiera, (27-08-92), p. 8.

"Transportación Marítima Mexicana (TMM) o la fuerza naviera del país", en *El Universal*, secc. financiera, (03-09-92), p. 8.

"Privatización de Servicios Portuarios, ¿Sorpresa de última hora?, en *El Financiero*, (07-09-92), p. 32.

"Coloca Transportación Marítima Mexicana títulos en EU", en *El Universal*, secc. financiera, (10-09-92), p. 8.

"Listo" el segundo Proyecto de Ley sobre la materia", en *El Financiero*, (28-09-92), p. 30.

"El sector pesquero y la política oficial de fomento", en *El Financiero*, (05-10-92), p. 40.

Armenta Nuñez, Antonio, "En peligro, la existencia de Auver", en *El Universal*, secc. estados, (04-09-91), p. 4.

Arroyo, Francisco, "Pondrán a la venta toda la red de servicios portuarios", en *El Universal*, (03-09-92), 1era. pl.

Arviza, Juan, "Prevé Sepesca crecimiento del sector y mejoras de los salarios con el TLC", en *El Universal*, (25-05-92), p. 4.

Aviles, Roberto, "10 millones de dólares para megaproyecto de pesca", en *El Sol de México*, secc. provincia, (24-06-92), 1era. pl.

Ayala Guevara, Leopoldo, "Lamentable atraso pesquero", en *El Universal*, secc. estados, (04-09-91), p. 8.

"Modernización pesquera", en *El Universal*, secc. estados, (11-09-91), p. 8.

Becerra, Bertha, "Refrenda hoy México su vocacion libertaria: C. Ruano; festejaron aver el 78 aniversario de la Defensa del puerto de Veracruz", en *El Sol de México*, (22-04-92), p. 3.

Benejam, Ma. Antonieta, "Notas de alerta sobre la Cuenca del Pacifico", en *La Jornada*, supl. Perfil, (28-04-88), I, II y III pp.

Benitez, Rodolfo y Belmont, Jesús, "Invertirá la IP 4.8 bdp en infraestructura portuaria y en transporte terrestre", en *El Financiero*, (22-02-91), p. 13.

Bernal Amador, Natalio, "Protesta la IP por el cierre de un carril del " Coatzacoalcos", en *El Universal*, secc. estados, (05-09-91), p. 4.

Bittencourt, Berenice, "El agua, elemento en disputa de los pueblos en las próximas décadas", en *El Sol de México*, (23-01-92), p. 7.

Cabrera, Javier, "Desechan empresarios de EU a Mazatlán para instalar maquiladoras", en *El Universal*, secc. estados, (24-03-92), p. 4.

Calderón Romo, Gilberto, "Nueva presencia mexicana en el Caribe", en *El Nacional*, supl. Vagabundo, (09-09-92), p. 8.

Cardoso, Víctor, "Incapacidad de la flota mercante nacional para el tráfico de altura", en *La Jornada*, (14-12-87), p. 30.

"Instan a permitir capital foráneo en la marina mercante", en *La Jornada*, (03-01-92), p. 21.

Castañares P., Jorge, "El transporte marítimo ante los compromisos comerciales", en *El Nacional*, (08-06-92), p. 24.

Cerón Javier, "Concluirá a fin de mes la empresa Tritón la perforación de su primer pozo, en Campeche", en *El Universal*, secc. estados, (10-09-91), 1era. pl.

"Según EU, hay 100,000 millones de barriles de aceite en el Golfo", en *El Universal*, (04-02-92), p. 11.

Contreras Salcedo, Jaime, "Crear la Cuenca Económica del Golfo de México, petición binacional de la IP", en *Excelsior*, (17-12-91), 1a. pl.

Correa, Raúl, "Deja el negocio de astilleros, el gobierno", en *El Universal*, (12-09-91), 1era. pl.

"Serán privatizados los servicios en los 19 puertos principales", en *El Universal*, (13-03-92), 1era. pl.

Corro, Salvador, "Los empresarios se quejaron ante José Córdoba y vino la requisa", en *Proceso*, México, No. 762, semanal (junio 1991), pp. 22-24.

Cruz, Filiberto, "Desaparición del burocratismo y protección al sector de cambiar la Ley de Pesca: Jiménez M.", en *El Sol de México*, (20-05-92), p. 2.

"La privatización de puertos, incentivo para la atracción de capitales: Casio Liceri", en *El Sol de México*, secc. A, (04-09-92), p. 2.

"Aumentará la Marina la seguridad para proteger de hurtos a pesqueros", en *El Sol de México*, secc. A, (24-09-92), p. 12.

Díaz, Ontiveros, Raúl, "Revitalización de la pesca", en *El Día*, (02-06-92), p. 4.

Domínguez, Gina, "Aporta Quintana Roo el 31% de los ingresos por turismo del país", en *El Sol de México*, (19-05-92), p. 2.

Domville, Lucía, "Transformar el marco normativo del sector marítimo-portuario, necesario", en *El Financiero*, (22-04-92), p. 22.

Fábregas Puig, Andrés, "El río Hondo, símbolo de la frontera sur", en *El Universal*, secc. estados, (02-09-91), p. 8.

Fernández Ponte, Fausto, "Redefinir el interés Nacional de México", en *El Financiero*, (25-03-92), p. 39.

Franco Aínza, Judith, "Interesa a empresarios nipones invertir en el sector pesquero", en *El Financiero*, (04-02-92), p. 12.

Galaz, Lourdes, "Propone CSB reformar la Ley de Navegación", en *Excelsior*, secc. A, (06-06-91), p. 4.

García, Theres, "México sería proveedor de barcos si la IP participara", en *El Financiero*, secc. Análisis, (17-12-90), p. 27A.

Gasca, Victor Manuel, "II Simposio España y Nueva España: Acciones transmarítimas", en *El Nacional*, supl. Cultura, (19-03-92), p. 10.

González Martínez, Edgar, "Los Capitales", en *El Sol de México*, secc. finanzas, (09-01-92), p. 2.

"Los Capitales", en *El Sol de México*, secc. finanzas, (15-05-92), p. 2.

González Rodríguez, Ma. Luisa, "El marco normativo del sistema marítimo-portuario elevará la inversión privada", en *El Nacional*, (22-04-92), p. 23.

González, Héctor A., "Busca EU realizar actividades antidrogas en aguas mexicanas", en *El Financiero*, (15-11-91), p. 35.

González, Jorge y Alonzo, Lourdes, "Se requiere un billón de pesos para reparar la flota pesquera: GJM", en *Excelsior*, secc. estados, (27-11-91), 1a. pl.

Gutiérrez, Alma E., "Hay interés de empresas por participar en el manejo del puerto de Veracruz: Delgado", en *Excelsior*, secc. A, (02-06-91), p. 10.

Hernández Vélez, Avelino, "Buscan 60 países establecer un Código para una pesca responsable", en *El Financiero*, (06-05-92), p. 34.

"Prevalece la 'ley del más fuerte' en el Sector Pesquero Mundial", en *El Financiero*, (11-05-92), p. 40.

"Pretende la nueva ley de Pesca conjuntar cooperativismo e IP", en *El Financiero*, (12-05-92), p. 30.

Hernández, Jaime, "Inversiones por 3.3 bdp de la IP al desarrollo de Sistemas Portuarios", en *El Financiero*, (11-03-92), p. 21.

"Sólo 3% del comercio mexicano utiliza buques nacionales", en *El Financiero*, (09-06-92), p. 24.

"Realizó Fondeport inversiones en 3 puertos del país por 230 mil mdp", en *El Financiero*, (06-07-92), p. 42.

"Débil, la flota naviera mexicana frente a Canadá y Estados Unidos", en *El Financiero*, (03-09-92), p. 21.

"Crecerá el capital asiático en México con la venta de los Puertos Mexicanos", en *El Financiero*, (04-09-92), p. 10.

Huntington, Samuel P., "Mensaje al presidente de EU", en *El Nacional*, supl. Política, No. 179, semanal (8 de octubre de 1992), pp. 18-19.

Ignacio Ramírez, Edgar, "Se desincorpora Puertos Mexicanos", en *El Nacional*, (03-09-92), p. 3.

Lara, Barragán, Antonio, "Atienden las instalaciones portuarias de aquí cerca de la tercera parte del movimiento de carga nacional", en *El Sol de México*, (25-11-91), p. 11.

"Aportará la IP 69% del presupuesto de comunicaciones para 92", en *El Sol de México*, (20-01-92), 1era. pl.

"Programas para apuntalar la infraestructura desarrolla el sistema portuario nacional", en *El Sol de México*, (14-05-92), p. 10.

"Venderá México 25 desarrollos Náutico-Turísticos florecientes", en *El Sol de México*, secc. A, (04-09-92), p. 2.

"Inversión de 6.4 billones para modernizar los puertos nacionales", en *El Sol de México*, secc. A, (05-09-92), p. 2.

"Se integrará México al Sistema Mundial de Transporte", en *El Sol de México*, secc. A, (07-09-92), p. 15.

Lizárraga R., Rebeca. "Anunció Compaex la reestructuración de 13 puertos mexicanos", en *El Financiero*, (08-05-92), p. 28.

Llarena y del Rosario, Ramón, "Concesionar el puerto de Mazatlán", en *El Universal*, (29-08-91), p. 7.

Lozano, Jesús M., "Conmemoran los 95 años de la fundación de la Heroica Escuela Naval de Veracruz", en *Excelsior*, (02-07-92), p. 52.

Mac-Swiney González, Adela, "Preparan red de monitoreo para proteger el arrecife Alacranes", en *El Nacional*, (27-09-92), p. 20.

Maceda, Elda, "Los caminos marítimos entre México y España se estudiarán en Tampico", en *El Universal*, secc. Cultural, (11-03-92), 1era. pl.

Macías García, Javier, "La Armada, leal instancia para dar certidumbre", en *El Nacional*, (22-04-92), p. 3.

"Inagura CSB primera etapa del megaproyecto Puerto Aventuras", en *El Nacional*, (09-05-92), p. 4.

"Inaguró en Cozumel un megaproyecto de \$261 mil millones", en *El Nacional*, (09-05-92), 1a. pl.

Martínez García, Salvador, "Nueva infraestructura portuaria, sin deficiencias: CSB", en *Excelsior*, secc. A, (02-06-91), 1era. pl.

Martínez, Ivonne, "Hombres de mar y hombres de tierra", en *El Nacional*, supl. Cultural, (13-05-92), p. 12.

Medina, Ignacio, "Aumentará este año el equipo naval de México, dice un subsecretario", en *El Universal*, secc. estados, (22-03-92), p. 5.

Mejido, Manuel, "Pesca no oficial", en *El Sol de México*, (04-06-92), 1a. pl.

Mañá, Alberto, "El puerto de Manzanillo contará con una terminal especializada en el movimiento de contenedores", en *El Sol de México*, (11-03-92), p. 20.

Mendoza R., Alfredo, "Denuncian posible cierre de Pesquera del Pacífico", en *El Universal*, secc. estados, (29-08-91), p. 5.

"Embargadas 100 000 cajas de atún y sardina", en *El Universal*, secc. estados, (24-09-91), 1era. pl.

"Darán vida en Ensenada al proyecto "Posada Marítima", en *El Sol de México*, secc. provincia, (13-05-92), p. 5.

Moreno, Juan, "Por no fincar en el pasado su desarrollo en el mar, México no es una potencia mundial", en *El Sol de México*, (24-11-91), p. 9.

"Quince Megaproyectos para diversificar destinos turísticos", en *El Sol de México*, secc. finanzas, (11-05-92), 1a. pl.

Muñoz Ríos, Patricia, "Sepesca: no se negociará la soberanía sobre el mar", en *La Jornada*, (29-08-91), p. 36.

Núñez Jiménez, Antonio, "Concepto geográfico y cultural del Caribe", en *El Sol de México*, (16-12-91), p. 5.

"El Caribe, escenario de corso y rapiña", en *El Sol de México*, (20-12-91), p. 5.

Dimedó, Jorge, "El hallazgo de Campeche reforzará las reservas de hidrocarburos", en *El Sol de México*, secc. finanzas, (10-12-91), p. 8.

"La zona marina de Campeche principal productora de hidrocarburos en 1991", en *El Sol de México*, (16-12-91), 1a. pl.

"En operación 2 oleoductos en la zona marina de Campeche", en *El Sol de México*, (30-12-91), 1a. pl.

"Se fortalece la zona marina del Golfo de Campeche como principal productora de petróleo mexicano", en *El Sol de México*, secc. finanzas, (08-04-92), p. 10.

Drozco Loreto, Ismael, "Las playas de México", en *El Nacional*, supl. Vaquamundo, (27-05-92), p. 4; (03-06-92), p. 4.

Ortega R., Gabriela, "Se abre el sector pesquero a IP nacional y extranjera", en *El Nacional*, (14-05-92), p. 12.

"Aprobada la nueva Ley de Pesca", en *El Nacional*, (29-05-92), p. 14.

"Por vejez, la marina mercante pierde anualmente 7 mil millones de dólares", en *El Nacional*, (12-08-92), p. 7.

"Acertada decisión, la desincorporación del sistema portuario: Javier Garduño", en *El Nacional*, (04-09-92), p. 5.

Ortiz Medina, Federico. "Requisan el puerto de Veracruz y desaparece Seporver", en *Excelsior*, secc. A, (01-06-91), 1era. pl.

Ortiz, Humberto y Noriega, Roberto. "Carca del colapso economico la marina mercante y la flota pesquera", en *El Sol de México*, (12-08-92), p. 2.

Osuna, Conrado. "Promete la IP movilizar más carga por Mazatlán", en *El Sol de México*, (25-11-91), 1a. pl.

Parra, Francisco. "Elevar la productividad, meta de la política pesquera: Jiménez Morales", en *El Financiero*, (06-05-92), p. 32.

Pazos, Luis, "El Ejército y los desastres", en *El Financiero*, (18-05-92), p. 36.

Ponce, Manuel. "Interesa invertir a la IP en el sector portuario, afirman" en *El Universal*, secc. financiera, (03-09-91), 1era. pl.

"Construyó Sepesca 420 metros de muelles, en beneficio de pescadores", en *El Universal*, (31-12-91), p. 2.

Quiles Cabrera, Alfredo, "Interesaría a estibadores comprar la empresa paraestatal Servicios Portuarios de Manzanillo", en *El Universal*, secc. estados, (04-12-91), p. 5.

Ramírez Aguilar, Walter, "Primera cartografía histórica; mitos y leyendas de las islas de México". en *El Nacional*, secc. Cultura. (04-09-92), p. 13.

Ramírez Cisneros, Enrique y Pantoja, Ramiro. "En mar abierto, rindió Salinas homenaje a los marinos caídos", en *El Día*, (02-06-92), p. 3.

"Mejorará nuestra capacidad naviera y portuaria: Salinas". en *El Día*, (02-06-92), 1a. pl.

"Se aprovecharán mejor los mares: CSB", en *El Día*, (02-06-92), p. 3.

Ramírez, Edgar I., "El equipo de la Armada no necesita modernizarse: Almirante Del Peón", en *El Nacional*, (13-02-92), p. 13.

Rivera Millán, Rafael, "\$33,000 millones, la derrama de turistas en Zihuatanejo: Luna", en *El Universal*, secc. estados, (04-09-91), p. 3.

"Creciente deterioro del puerto Lázaro Cárdenas", en *El Universal*, secc. estados. (12-08-92), p. 4.

Rivera y Rivera, Roberto, "Las Reglas de Hamburgo", en *El Financiero*, (01-06-92), p. 24.

"Personas que intervienen en el comercio marítimo", en *El Financiero*, (08-06-92), p. 30.

"El Buque Mercante", en *El Financiero*, (21-09-92), p. 34.

"Los privilegios marítimos", en *El Financiero*, (28-09-92), p. 32.

"El buque mercante", en *El Financiero*, (05-10-92), p. 38.

Rivera. Luz María. "Astilleros Unidos de Veracruz-Sokana se asocia con el Grupo CFC para "diversificar actividades". en *El Financiero*. (23-04-92), p. 14.

Rodríguez Galaz. Yazmin. "Mantendrán estímulos a capital privado en el sector portuario: Ríos". en *El Universal*. secc. estados, (11-09-91), p. 5.

Rodríguez Gómez, Javier. "Pondrán en marcha el proyecto Eco-Turístico del mar de Cortés: inversión de 3,000 millones", en *El Universal*, (05-09-91), p. 4.

Rodríguez, Luis Alberto. "Inversión privada por 10 mil 845 mdd para turismo", en *La Jornada*. (05-09-91), 1era. pl.

Romero. Ismael, "Acaban las especies pesqueras reservadas a cooperativistas con la nueva Ley de Pesca". en *El Universal*. (29-05-92), p. 4.

Ruiz Chávez. Jorge Alberto. "Será reforzada la actividad portuaria de Colima", en *El Universal*, secc. estados. (08-04-92), p. 4.

Ruiz, Rafael Victorio, "Atracan por vez primera en Puerto Madero dos buques de gran calado". en *Excelsior*. secc. estados, (17-07-91), p. 2.

S/a "Acuerdan México y 9 países reducir matanza de delfines".
en *El Nacional*, (13-05-92), p. 10.

S/a "Adelantados los trabajos de rehabilitación de la
aduana", en *El Sol de México*, secc. estados, (18-11-91), p.
3.

S/a "Alemania unida en la DTAN, el centro de la controversia.
Comenzó la reunión de *Cielos Abiertos*", en *La Jornada*, (13-
11-90), p. 40.

S/a "Anuncia Salinas 10 puntos para reactivar la pesca". en
El Nacional, (28-05-92), p. 12.

S/a "Asegurado, el empleo de trabajadores del puerto de
Veracruz: Ríos Ferrer", en *Excelsior*, secc. A, (17-07-91), p.
30.

S/a "Astilleros Unidos de Guaymas encontro comprador: Grupo
Simek", en *El Financiero*, (19-05-92), p. 11.

S/a "Aumentó la exportación camaronera", en *El Sol de México*,
secc. B, (15-12-91), p. 7.

S/a "Carece el transporte marítimo de una política oficial de
fomento", en *El Financiero*, (18-05-92), p. 28.

S/a "Celebrará Salinas en un buque mercante, "el Día de la Marina", en *El Financiero*, (25-05-92), p. 26.

S/a "Costa Alegre, prioridad turística nacional", en *El Universal*, secc. Nuestro Mundo, (11-09-91), p. 14.

S/a "Crece el turismo por crucero: la IP invierte 56,000 millones", en *El Universal*, secc. financiera, (02-04-92), p. 6.

S/a "Creció 433% el consumo de productos marinos", en *El Nacional*, (04-06-92), p. 7.

S/a "Crisis en la marina mercante del país; no hay autonomía: Fausto de los Palos", en *Excelsior*, (06-04-92), p. 5.

S/a "Desarrollo portuario y modernización en Sinaloa", en *El Nacional*, supl. opciones, (07-08-92), p. 23.

S/a "Descubre Pemex yacimiento que produce 14 mil barriles diarios de crudo ligero", en *El Nacional*, (02-07-92), p. 28.

S/a "Dictamen presentado a la Soberana Junta Gubernativa del Imperio Mexicano", notas históricas y aclaratorias por Manuel González Ramírez, en *Novedades*, supl. México en la Cultura, número monográfico 794, (07-06-64), 10 pp.; 795, (14-06-64), 12 pp.

S/a "Duplicó su productividad el puerto de Progreso, en dos años", en *El Universal*, (11-11-91), p. 30.

S/a "Eficiencia en los puertos nacionales", en *El Universal*, secc. 1era., (03-09-92), p. 5.

S/a "El 1 de noviembre entrarán en vigor las reglas de Hamburgo", en *El Financiero*, (05-10-92), p. 38.

S/a "El avance de Manzanillo, resultado del Plan Colima", en *La Jornada*, (19-09-88), p. 30.

S/a "El motin de 1692", en *Proceso*, secc. Inventario, México, No. 817, semanal (junio 1992), p. 50.

S/a "El puerto de Veracruz ocupa el primer lugar de carga y descarga", en *El Nacional*, (25-07-92), p. 15.

S/a "En 25% se incrementó la labor de los contenedores en Veracruz", en *El Nacional*, (02-06-92), p.10.

S/a "En marcha la granja ovina más grande de AL. en Topolobampo", en *El Nacional*, (21-02-92), p. 14.

S/a "Financió Sepesca \$60,000 millones a 186 cooperativas", en *El Universal*, (06-09-91), p. 13.

S/a "Fondeport superó en 150% sus ventas previstas para este año: Caso", en *Unomásuno*, (03-09-91), p. 18.

S/a "Frustrado proyecto turístico en Puerto Progreso. Yucatán", en *El Nacional*, (12-06-92), p. 14.

S/a "Garantizado, que connacionales exploten recursos del mar: Jiménez", en *El Universal*, (29-08-91), p. 2.

S/a "Importancia económica y estratégica de las islas de México", en *Gaceta UNAM*, (07-06-84), p. 10.

S/a "Importancia estratégica de la Marina-Armada de México", en *El Nacional*, (23-12-91), p. 13.

S/a "Informe de la Administración de la requisita del puerto de Veracruz. Periodo: 31 de mayo al 31 de julio de 1991", en *La Jornada*, (29-08-91), p. 40.

S/a "Inició la Marina su programa social 'Solidaridad 51'", en *El Universal*, (11-09-91), p. 2.

S/a "Inversión alemana para el desarrollo de puertos industriales en México", en *Cooperación*, México, año 17, No. 137, bimestral (marzo/abril 1991), p. 43.

S/a "Invierten 40 mil millones en el puerto de Veracruz", en *La Jornada*, (29-08-91), p. 39.

S/a "Lá Armada: garante de soberanía y patrimonio", en *El Nacional*, (02-06-92), p. 2.

S/a "La zona económica exclusiva reforzó el desarrollo de la pesca en el país", en *Gaceta UNAM*, (10-11-86), p. 7.

S/a "Las áreas estuarinas de México, criaderos naturales de camarón", en *Gaceta UNAM*, (07-06-84), p. 11.

S/a "Los océanos constituyen una fuente inagotable de energía", en *Gaceta UNAM*, (24-05-84), p. 11.

S/a "Mantiene Altamira tráfico interoceánico por ferrocarril con Manzanillo", en *El Sol de México*, (02-06-92), p. 13.

S/a "México venderá barcos de guerra a los países de centro y sudamérica", en *El Sol de México*, secc. provincia, (04-06-92), p. 3.

S/a "Movilizó el sistema portuario más de 9 millones de toneladas", en *La Jornada*, (31-05-92), p. 25.

S/a "Necesario modernizar el astillero de Salina Cruz: De los Palos Solano", en *El Nacional*, (17-04-92), p. 17.

S/a "Necesita reparación el 80% de la flota camaronera", en *El Sol de México*, secc. provincia, (21-04-92), p. 4.

S/a "Nuevo puerto comercial e industrial en Topolobampo, Sinaloa", en *El Sol de México*, (19-11-91), p. 20.

S/a "Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994", en *La Jornada*, supl. especial, (01-06-89).

S/a "Pondrán en operación un buque de guerra construido en Tampico", en *El Sol de México*, secc. provincia, (18-03-92), p. 6.

S/a "Positiva la balanza pesquera", en *La Jornada*, (03-08-91), p. 26.

S/a "Programa de Trabajo 1992. Sector Comunicaciones y Transportes", en *El Sol de México*, (20-01-92), p. 10.

S/a "Promete Sepesca apoyo a cooperativas para obtener el mayor financiamiento", en *El Universal*, (05-09-91), p. 21.

S/a "Puertos mexicanos, totalmente abierto al sector privado; SHCP, a cargo de su desincorporación", en *El Financiero*, (03-09-92), p. 10.

S/a "Rechazan el proyecto de reformas a Ley de la Marina Mercante", en *El Financiero*, (12-08-92), p. 23.

S/a "Reestructurarán al personal de la terminal marítima Madero la próxima semana", en *El Sol de México*, secc. provincia, (10-02-92), p. 4.

S/a "Reestructurarán la Comisión Nacional de Marina Mercante", en *El Universal*, (05-02-92), p. 4.

S/a "Respeto a la soberanía en negociaciones: Sepesca", en *Unomásuno*, (29-08-91), p. 20.

S/a "Se 'oficializa' la desaparición de puertos mexicanos", en *El Financiero*, (05-10-92), p. 38.

S/a "Se compromete Sepesca a disminuir la captura de delfines en las operaciones de pesca de atún", en *El Sol de México*, (02-06-92), p. 2.

S/a "Se incrementó en 1989 la actividad portuaria", en *La Jornada*, (29-01-90), p. 18.

S/a "Se inicia hoy la desaparición de Puertos Mexicanos", en *El Nacional*, (29-09-92), p. 6.

S/a "Sector Comunicaciones y Transportes. Programa de Trabajo", en *La Jornada*, (16-01-91), pp. 21-26.

S/a "Sinaloa paso a la modernidad". en *Unomásuno*. suplemento. (septiembre), p. VI, XV, XVII y XXI.

S/a "Sostenido ascenso en la actividad de las terminales portuarias", en *El Universal*. secc. financiera. (11-06-92). p. 8.

S/a "Topolobampo, nuevo puerto industrial y comercial", en *Excelsior*, secc. A, (01-06-91), p. 20.

S/a "Una línea naviera de EU comienza a dar servicio en puertos mexicanos", en *El Universal*, secc. financiera. (02-04-92). p. 6.

S/a "Visitó una delegación de Illinois el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios", en *El Universal*, (21-02-92), p. 8.

S/a "Ya funciona la nueva terminal marítima granelera en Michoacán", en *El Universal*. secc. financiera, (11-06-92). p. 8.

Salgado y Salgado, José Eusebio, "Las nuevas modalidades de la compraventa marítima internacional", en *El Financiero*, (06-07-92), p. 30.

Salgado, Ruth E., "Aumentó 50% el movimiento de contenedores en el puerto de Veracruz", en *El Nacional*, (16-04-92), p. 10.

Salgado, Ruth y Sánchez, Julian, "Persisten los ilícitos en la extinta Serpover", en *El Nacional*, (21- 0 4- 92), p. 14.

Samaniego, Fidel, "Veracruz dejó de ser punto negro y ahora es punto de esperanza, afirmó Salinas", en *El Universal*, (29-08-91), 1era. pl.

Sánchez, Jesús, "Libertad de asociación con capital externo o interno, pide Salinas para el sector pesquero", en *El Financiero*, (24-04-92), p. 20.

Serrano Tirado, Oscar, "Blas Godínez, nuevo buque cañonero de la Armada de México", en *El Nacional*, (22-03-92), p. 4.

Shields, David, "Mundo del petróleo", en *El Nacional*, (23-03-92), p. 28.

"Mundo del petróleo", en *El Nacional*, (22-06-92), p. 34.

Soriano Lima, Arturo, "Obstaculizan burocratismos la actividad camaronera", en *El Universal*, secc. estados, (23-09-91), p. 4.

Tizoc, Gabriel, "Corporativo", en *El Sol de México*, secc. finanzas, (10-12-91), p. 6.

Torres, Alejandro, "No se consume pescado por falta de educación y cultura: Ibarra Barrios", en *El Universal*, (07-08-92), p. 18.

"Se reactivará la pesca con la nueva ley en la materia: Jiménez Morales", en *El Universal*, (07-08-92), p. 9.

Uribe, Eloísa, "Venían de la Edad Media", en *El Nacional*, secc. Cultura, (09-09-92), p. 15.

Vargas Peral, Manuel, "Seguridad nacional y defensa de los intereses de México", en *El Universal*, secc. financiera, (03-09-91), p. 8.

Vázquez Rojas, Javier y Ortega R., Gabriela, "Urge agilizar la reestructuración de la deuda del sector pesquero: Labastida O.", en *El Nacional*, (12-08-92), p. 11.

Vázquez Rojas, Javier, "Potencial de 52 mil tons. de tiburón y cazón en nuestro mar patrimonial", en *El Nacional*, (22-09-92), p. 14.

Velázquez Yebra, Patricia, "Nació en Oaxaca la Universidad del Mar", en *El Universal*, secc. cultural, (30-07-92), p. 4.

Velázquez, Jorge, "Entra en vigor a partir de hoy, el Reglamento de la nueva Ley de Pesca", en *El Sol de México*, (22-07-92), p. 2.

Vieyra, Alberto V., "Ceden a municipios la administración de playas y zonas marítimas del país", en *El Nacional*, (04-09-92), p. 14.

"En 40 años se consolidó el turismo en México", en *El Nacional*, (15-10-92), p. 16.

Villanueva, Elino, "Preparan normas legales en La Paz para evitar el centralismo en la pesca", en *El Universal*, secc. estados, (24-09-91), p. 5.

"Registra México un atraso de 30 años en desarrollo pesquero", en *El Universal*, secc. estados, (24-09-91), p. 5.

"Puerto López Mateos, otro "elefante blanco",
en *El Universal*, secc. estados, (23-09-92), p. 4.

Yañez Cruz, Carlos, "En riesgo de desaparecer Acapulco como
puerto de altura, afirma Javier Morlet", en *El Universal*,
secc. estados, (23-09-92), p. 5.

Zarate Vite, Arturo, "Incapacitada la marina mercante para
enfrentarse al TLC: Eusebio Salgado", en *El Universal*, (12-
08-92), p. 13.