

**ACADEMIA MEXICANA
DE LA HISTORIA
CORRESPONDIENTE DE LA REAL DE MADRID**



DISCURSO DE RECEPCIÓN DEL:

Dr. Carlos Bosch García

Sillón: 19

14 de febrero de 1989

RESPUESTA DEL ACADÉMICO:

Dr. Juan A. Ortega y Medina

Relación mexicana con el mar

Carlos Bosh García

Señor director de la Academia Mexicana de la Historia, señores académicos, señoras y señores:

Como estoy gustosa y estatutariamente obligado a exponer un juicio crítico sobre la obra de mi antecesor en el sillón académico, permítanme expresar que:

El maestro José Ignacio Rubio Mañé, al que todos conocimos y algunos tratamos, nació en Mérida el 23 de abril de 1904 y falleció en abril de 1988. Ante todo nos deja un recuerdo ejemplar como trabajador constante y tenaz de la historia, callado y reservado, ensimismado en los documentos a los que dedicó casi la totalidad de su vida, sin reserva ni pérdida de tiempo.

Sus aspiraciones se dirigieron en tres direcciones, de las que rara vez se desvió; así se aprecia en su vasta creación. Ante todo estuvo la historia de su patria chica, Yucatán, en la que siguió las enseñanzas de su maestro don Juan Francisco Molina Solís, al que sucedió en el sillón número 19 de esta Academia cuando fue elegido como miembro en 1934, y que ahora vengo a ocupar.

Trabajó en la raíz prehispánica de su tierra natal como demuestran sus trabajos con Sylvanus Morley, el famoso antropólogo, desde 1935 hasta 1942, y los desarrollados en la Institución Carnegie como investigador. En la segunda dirección de su interés se encuentran la historia de la colonia española y la de Latinoamérica: La primera derivó de su lógica curiosidad por Yucatán y trabajó guiado por el doctor Brance Scholes para llegar, más tarde, a estudiar el Virreinato y las instituciones coloniales. La historia de Latinoamérica fue motivo de su estudio en Harvard bajo la dirección de Charles H. Haring, y lo llevó a cabo aún después de haber sido nombrado académico de la Historia.

La tercera dirección vocacional en que se proyectó fue la de los archivos, primero nacionales, pero con la meta final de los archivos

históricos españoles, que lo obsesionaron en el último tramo de su vida. Así lo encontramos como director del Archivo General de la Nación en México, de 1960 a 1977; entre 1964 y 1968 como vicepresidente del Consejo Técnico Interamericano de Archivos, como delegado en la primera Reunión Latinoamericana de Archivistas, como miembro honorario de la Society of American Archivists y con igual honor en los National Archives de Washington. Además, fue comisionado de México en el estudio de los edificios adecuados para archivos, en 1964, y recorrió los de Europa con ese motivo. En 1976 se encontró entre los fundadores de la biblioteca del Centro Bibliográfico Iberoamericano, y de 1978 a 1985 viajó hacia su sueño, a España, y residió allí como miembro de la Misión de Investigaciones Históricas en los Archivos Españoles, que fue iniciada por otro hombre ilustre como fue don Francisco del Paso y Troncoso años atrás, al cabalgar el final del siglo pasado y el principio del presente.

Quizá este fue el sueño del maestro José Ignacio Rubio Mañé que se vino preparando, calladamente, durante su vida y que se hizo realidad al final de la misma, como el premio a aquella tenacidad y sobriedad de su largo y fecundo trabajo silencioso.

En esta época tuvo ocasión de trabajar en los archivos de Indias, Simancas, Histórico Nacional de Madrid y en un sinnúmero de archivos privados como continuador de la labor desarrollada por los meritorios investigadores mexicanos del siglo pasado y de principios de éste, cuyos trabajos han hecho posible que nosotros, los historiadores de hoy, podamos acudir a sus colecciones de documentos y a las obras bien fundamentadas en ellos, que nos han facilitado la tarea.

Por supuesto, su trabajo de investigador fue reconocido al ser nombrado investigador del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad de México y convertirse en profesor de la Facultad de Filosofía y Letras de la misma Universidad, para ejercer la enseñanza tanto en el campo de la historia como en el de los archivos y de la paleografía.

Los tres quehaceres, de la predilección de nuestro historiador, se

plasman en su inmensa obra bibliográfica pues nos deja en herencia treinta y un libros, tres prólogos, doscientos noventa y seis artículos, diecisiete reseñas de libros.

Por razones de tiempo, no los puedo mencionar todos, pero para ilustrar lo que vengo diciendo escojo aquellos títulos que me parecen más característicos de lo que sostengo. Entre 1930, fecha de su primer libro: *Monografía de los Montejo* y el último de 1987: *Andrés Quintana Roo, ilustre insurgente yucateco*, pasamos por *El separatismo de Yucatán*, 1935; *Los piratas Lafitte*, 1938; *El Archivo General de la Nación*, 1940; *La casa de los Montejo*, 1941; *Alcaldes de Mérida Yucatán*, 1941; *Don Luis de Velasco*, 1946; *Introducción al estudio de los virreyes de Nueva España*, 1959-1964 en cuatro volúmenes; *Gente de España en la ciudad de México*, 1687, publicado en 1966; *Organización de las instituciones del Virreinato de la Nueva España*, 1972. Todas ellas son obras de gran rigor académico construidas con solidez y con fundamentos documentales, que vinieron a enriquecer la bibliografía yucateca y la mexicana colonial.

La relación mexicana con el mar

Antes que nada quiero recordar en este día a las personas desaparecidas que académicamente tuvieron cercana relación conmigo y con mi formación. Fueron de mucha importancia para mí y hago patente el reconocimiento. Esos hombres fueron por todos conocidos como Pedro Bosch Gimpera, Ramón Iglesia, José María Mique i Vergés, Agustín Millares Carlo, Paul Kirchof, Francisco Barnés, a todos ellos traté en México. Sir John Linton Myres en Inglaterra y, en España, donde nació, Fernando Soldevila y Jaime Vicens Vives. Otras muchas personas, a quienes mucho debo, están por fortuna con vida y no las nombro. Creo firmemente que todos los hombres se deben a sus propios esfuerzos, pero también a la dirección y experiencia que otros les han brindado.

El tema del trabajo que decidí esbozar esta noche, se refiere a una de mis grandes pasiones como es el mar pues, quien a su orilla nació, rara vez puede olvidarlo. Lo he titulado *La relación mexicana con el mar*, y trata del enorme esfuerzo humano que fue necesario para aprovechar debidamente el nuevo ámbito americano que la navegación ofrecería al

mundo entonces conocido.

Los dos primeros capítulos de la navegación en el mundo

Tal parece que insistir en la influencia de la Edad Media en este tema no es necesario, pues mucho se ha dicho sobre ello incluso, por quien habla. Pero resulta un hecho que la Edad Media es el fundamento para el arranque de cuánto ocurriría después y podemos pensar que, de otra forma, nunca fuera posible ensanchar el espacio del mundo occidental, ni armar nuevos esquemas que facilitarían otros conceptos de la cultura, de la comunicación y de la relación mundial. Y, más aún, nunca hubiera nacido un buen número de naciones, en aquel momento inexistentes, surgidas de los dos troncos entonces comprometidos en América: el ibérico y el sajón, que cubrirían con el correr de los siglos las vastas extensiones continentales americanas.

La diversidad de las naciones hispánicas de Iberia proporcionó la riqueza humana que participó en el nuevo fenómeno histórico, iniciado por la reconquista de su propio territorio. Para llegar a América habría que comenzar por la conquista de los océanos en los que se iniciaría el descubrimiento de los itinerarios, de las corrientes marinas y de los vientos. Todo ello fue posible gracias a esa diversidad de las naciones hispánicas y a la diferente forma de concebir, incluso su propia reconquista, por razones geográficas y también de personalidad, que establecieron una dialéctica compleja entre la costa y el interior peninsular. La identidad cristiana y la defensa de las nacionalidades surgidas de los reinos, que emprendieron la reconquista y de aquellos que fueron reconquistados. Todo apareció en los diferentes acentos de la organización interna de cada una de esas naciones y también en el significado que, para ellas, tuvo la relación con el mundo exterior.

Así, los condados catalanes primero y el reino de Aragón después, establecerían su comunicación comercial y cultural con el Mediterráneo, tan bellamente estudiado por Jaime Vincens Vives, Fernando Soldevila y Fernand Braudel. Sin esa comunicación y sin el difícil aprendizaje que ello representó, el mundo occidental nunca hubiera podido dar los siguientes pasos. En la política marítima de Cataluña se encuentra la razón de la tolerancia con el mundo árabe y también con el

cristiano, al asentar principios de libertad para la humanidad. Por ello llegaron a desobedecer y pagaron el castigo al Papa cada vez que trataron con los pueblos árabes del mediterráneo. También establecieron principios generales de tradición institucional municipal y de libertad humana, que dieron lugar al nacimiento de cuerpos colegiados parlamentarios como el Concejo de los Ciento, las universidades y los consulados de mar. Todos instrumentos de convivencia y de respeto, que más tarde serían utilizados en Castilla y finalmente lanzados hacia América.

Pero además entrarían en juego los conocimientos recogidos del Oriente: filosofía, astronomía, cosmografía, geografía, ingeniería naval, ciencias de la navegación, cálculos, portulanos, cartas de navegar y compases. Todo ello como parte fundamental del movimiento que se emprendía para proyectar la humanidad hacia adelante en su evolución. En este caso, en su viaje hacia la aventura del nuevo Continente. Experiencia mediterránea, legada por pueblo marinero y comerciante, de vieja herencia fenicia, helénica y romana que estaba convencido de la importancia de la clase media y de la burguesía, que lanzaba sus fórmulas precapitalistas al aire.

El comercio catalán con África, donde llegó a alcanzar las tierras del Sudán para conseguir la materia prima de buena parte de su negocio: el oro y los esclavos negros, y las navegaciones hacia las Canarias, promovidas en función de ese comercio, despertaron a los portugueses. Estos, después de sus descubrimientos atlánticos, gracias a los cuales conocemos el excelente vino de Madeira, y de haber tocado en las demás islas portuguesas, se dejaron resbalar por las costas occidentales del continente negro para rodear el Cabo de Buena Esperanza, explorar la costa oriental y navegar el Océano Indico con la ayuda del piloto Aben Machid quien los llevó, en 1498, desde Malindi a Calicut después de haber terminado, entre 1489 y 1490, sus tratados náuticos que fueron la suma de la teoría, la práctica y la síntesis de la ciencia de la navegación de los últimos años del siglo XV.

Entrar en ese mundo de conocimiento que proporcionó las bases para todas esas aventuras resulta fascinante por su complejidad, la tolerancia y el respeto, incluso de religiones opuestas, que fue notable y que hoy en día

debemos envidiar. La tarea se inició en los grandes monasterios de Ripoll y de Toledo que, con sus estudios, abrieron para el intelecto la riqueza del conocimiento clásico, oriental, católico, árabe y judío en provecho de la ciencia general, con la ayuda de los traductores judíos y árabes al latín que atrajeron a los hombres de saber de otras naciones europeas. Los resultados de esas especialidades continuaron en las Islas Baleares con los diseñadores de los portulanos y las cartas de navegación y terminaron en la escuela de Sagres de Portugal que dirigía Enrique el Navegante, quien no creía en las noticias inverosímiles y fantasiosas de marineros, que calificaba de "lendas boas para creanças".

Sin duda estos esfuerzos nos enseñan el verdadero sentido de la cooperación intelectual que, desde el tiempo de Pedro IV de Aragón, obligaban a llevar en las galeras dos cartas cuya importancia se aprecia en las publicaciones catalanes sobre el tema. En la biblioteca del rey Martín, muerto en Barcelona en el año de 1410, existieron el *Libre de la ordenación de la mar*, el *Libre de les naus* y el *Libre sobre la carta de navegar*, mismos que redujeron a tratados una serie de preceptos, necesarios para formarlos. El mismo empeño existió en las repúblicas italianas que en Barcelona, Mallorca y Valencia a donde el infante portugués acudió tanto para obtener maestros judíos mallorquines como para lograr las cartas que allí se confeccionaban. El primero de esos maestros, que pasó de Mallorca a Portugal para enseñar su famoso mester, fue el Maestre Jacome, luego le siguieron otros.

En la biblioteca de Sagres se debió conocer el pergamino de la Real Cartuja de Val de Cristo, hecho en 1413, con la carta de Europa y Asia, que cubría hasta Guinea y los confines de Asia, donde se señalaba el Riu d'Or indicado por el viaje de Ferrer en 1346. Noticias éstas que repitió Bouchon en 1436 cuando hablaba de un bajel mallorquín que se dirigía al reino de Vedamen. Además, se juntaron allí en Sagres enviados del infante, llevando documentos y libros o noticias de personas especializadas, como ocurrió con Gabriel de Valseca cuya carta de 1439 registraba Europa, Asia y África, y que fue utilizada por Américo Vespucio años más tarde. Este documento describía con la mayor minuciosidad las costas del mediterráneo y del litoral africano desde Arcila

hasta el Río del Oro, y en el Atlántico mostraba islas con una nota de que "aquestes illes foren trobadas por Diego Guulen pelot del rey de Portugal l'any 1427". Valseca fue discípulo del "judío de las brújulas" Joen Boxiler, que seguramente tomó la tradición doméstica de los judíos de brújulas, que era muy antigua y fue motivo de su gran fama.

En Castilla sucedió igual que en Portugal, pues contrataban a quienes podían ayudar en el estudio de la náutica y en la construcción de las naves necesarias. Fueron varios los reyes de Castilla que se interesaron en la forma de las armadas que utilizaron, para ello reunieron naves de todas partes de la península y también de Italia y las destinaron a las conquistas de Sevilla, Cádiz y Cartagena o Algeciras, donde fracasó la armada castellana.

Debemos insistir en que el descubrimiento del Cabo Tormentario, que se llamó también de Buena Esperanza, en 1478, constituyó un momento de mucha importancia para los portugueses que entonces declararon la famosa "época do sigilo nacional sobre os descobrimentos" para evitar intromisiones y envidias de otras naciones y castigar a quienes dieran noticia de los viajes. Ese viaje tuvo la importancia de obligar a nuevas revisiones del arte de navegar, por encontrarse que la brújula era inoperante en el hemisferio sur para establecer las latitudes astronómicas de los barcos en el mar. Además se necesitaban barcos más resistentes que veloces y ello avisaba del término del dominio de la carabela. Juan II de Portugal tuvo que enfrentarse con esos problemas y para ello nombró una junta formada por maese Rodrigo y José Judeo, dos médicos astrólogos, además de Martín Behaim, matemático, que debían ver la forma de enseñar a los navegantes la manera de determinar un punto sobre las cartas. Para conocer el mar era necesario conocer el cielo y de ahí la convergencia de tratados castellanos (desde Alfonso X), alemanes e ingleses en Portugal.

Aunque los portugueses habían logrado simplificar el astrolabio árabe del que hicieron un instrumento que resolvió sus problemas y pudieron calcular la hora durante la noche, no lograron saber la declinación del

Sol. Los matemáticos de la junta nombrada por Juan II, tuvieron que facilitar unas tablas de declinación y enseñar el uso de los instrumentos simplificados a los marinos. Quién en realidad resolvió el problema fue Abraham Zacuto, el profesor de la Universidad de Salamanca, que pocos años después pasó de España a Portugal.

Es de suma importancia la presencia de Martín Behaim porque, al regresar a su patria, dejó como resultado de su presencia en Nüremberg un globo geográfico, según los datos de su ciencia, donde prácticamente aparecía la geografía moderna, claro que excluyendo el continente americano. En cambio recogió, sobre la tradición de los antiguos, además de las tradiciones de Marco Polo, sus propias adiciones y las de los navegantes portugueses. Había establecido así la geografía universal, tal como la concebían los hombres doctos de 1492, y en ella aparecían las Azores, las Canarias y las islas de Cabo Verde. Además, por el lado de Asia se mostraba un archipiélago de cinco islas mayores: Cipango, Candin, Java Mayor, Java Menor y Anguana. Al lado de Java Menor estaba otra muy extensa llamada Ceilán.

La tercera etapa de la navegación

El tercer actor en el mar fue Castilla, nación tradicionalmente de tierra adentro, que recogió los recursos obtenidos en las dos etapas de la navegación de altura anteriores, la catalana y la portuguesa. La Castilla del siglo XV gravitó sobre Andalucía y de manera especial sobre la ciudad de Sevilla que se favoreció por razón del comercio atlántico y mediterráneo y por el tráfico, que abrió al establecer sus relaciones con los extranjeros venecianos y genoveses. Con ello floreció la costa desde Cádiz a Huelva, y se entiende el entusiasmo posterior que hubo por la persona de Colón, relacionada con el mar en esa zona.

En el siglo XV los andaluces abrieron tres derroteros en su política estratégica. Primero navegaron a Canarias para comerciar oro, esclavos y azúcar. Luego tomaron el camino del norte de África para abrir el comercio con los fuertes portugueses y, finalmente, se comunicaron con Génova entrando en relación con el Mediterráneo. Sin embargo, los

andaluces no se interesaron por el gran comercio, aun cuando desde Sevilla dictaron la política sobre el estrecho de Gibraltar durante el reino de Sancho IV y, a mitad del siglo XIV, estuvieron a punto de absorber el Mediterráneo occidental.

Cuando los nobles andaluces ganaron influencia en la flota andaluza, las ambiciones iniciales de los marinos locales recibieron un desastroso golpe porque, desde entonces, Sevilla y Andalucía se verían dirigidas hacia las Canarias y hacia la política africana de Portugal y de Castilla, inevitablemente permeada de sentido religioso.

La llegada de productos necesarios a los puertos andaluces, constituyó el precedente del gran comercio con el futuro continente americano, que desvió las líneas de aprovisionamiento de tan importantes mercancías de la economía castellana. Pero el desarrollo castellano aprovechó todos los elementos anteriores y las Islas Canarias obtuvieron una importancia mayor, que conservarían en las negociaciones con América al servir de apoyo a las empresas navieras de todo tipo. Cuando se interrumpió la llegada de los metales africanos y se sustituyeron por los de América, ambos los africanos y los americanos, emprendieron el desdichado derrotero hacia las arcas genovesas primero y, después, hacia el extranjero. Ahí estaban los acreedores de ese tráfico, que aglutinaba los gastos suntuarios correspondientes a la Iglesia, los nobles y la Corona. Las sangrías en elementos de riqueza, como lo era el capital americano no fueron únicas, se acompañaron más tarde con las que tuvieron lugar en la demografía, entre 1480 y 1502, a causa del mal manejo de las minorías confesionales. El conjunto de esos factores fue responsable al crear razones de decadencia que el imperio castellano inició, al ir en busca de una mayor coherencia del Estado Renacentista Unitario.

Las derrotas en busca de las especias

Ambas derrotas, tanto portuguesa como castellana, partían de la Península, la primera desde Lisboa y la segunda desde Sevilla, por San Lucar de Barrameda, para atravesar la barra del río y dirigirse a las Canarias desde donde se emprendería la peor parte del viaje en cualquiera de los dos casos. En adelante, conocida la esfericidad de la tierra, se abrían

las dos opciones: la de Portugal alrededor de África y hacia el este, y la del poniente que dio motivo a la polémica de Colón, primero con el rey de Portugal y después con la reina de Castilla.

Aceptada la posibilidad del viaje, don Cristóbal estableció su derrota y descubrió la forma correcta de navegar en el Atlántico hacia el lejano oriente por el oeste, acompañado de vientos y corrientes para llegar a Santo Domingo desde donde los navegantes seguirían más tarde hacia Pinos y Veracruz. El tornaviaje se haría por el norte de Cuba entrando por el Canal de las Bahamas y subiendo hasta el paralelo 33 para atravesar el Océano hasta la Isla Tercero. De ahí, con poca desviación, se éntaba de vuelta en la Rábida cerrando el ciclo. El viaje es así simple, pero, ¿cómo se planteó en la mente de Colón? Sigue siendo un misterio para mí, sobre todo cuando el hombre se concebía destinado a la tierra. El mérito colombino, muy especial, consiste en lanzarse a la aventura combinando su imaginación creativa con la certeza obstinada que dirigió en contra de los burócratas de postín, en una lucha empeñada en la que salió victorioso. Con la duplicidad del navegante, ganó como partícipe de la Edad Media y del Renacimiento; y su hazaña, sin duda, abrió la compuerta de la época moderna para el mundo conocido y aún para el desconocido: no obstante hubieran fallas de cálculo y aunque la distancia por el oeste aparentara ser, por error, menor que la recorrida en el viaje ingeniado por los portugueses.

Al abrir las compuertas se desbordó la navegación y siguieron los demás navegantes. Magallanes y Elcano lograron dar la vuelta completa al mundo. La tesis académica de la Edad Media sobre la posibilidad de navegar hacia el poniente se comprobó a partir de Colón y, con ella, la de la redondez de la tierra fue confirmada por Magallanes y Elcano. La ciencia medieval dio muestras indudables de conciencia y de rigor académico.

El imperio castellano

Lo que se extendió al Nuevo Mundo fue la tradición castellana contradicente de la catalana y de la portuguesa. Ahí estuvo la diferencia de la

cuestión que no se borró ni con el hecho de la sucesión de los Trastamaras ni con la posterior vivificación del Imperio por los Reyes Católicos, al aplicar su sentido soldadesco, guerrero y conquistador. Así como Isabel y Fernando estuvieron dispuestos en su política interna a defender la fe hasta sacrificar sus reinos, también proyectaron hacia América lo único que entendieron: la herencia de la historia castellana. Partiendo de Castilla, poco activa en el mar, se hizo el descubrimiento de América, y para ello se recurrió a marinos andaluces y genoveses de experiencia. Castilla había entrado a un nuevo espacio, donde sólo reprodujo lo que le venía desde viejo, en vista de no contar con los ajustes necesarios para adaptarse a la época moderna que vivía. Cabe preguntarse, si estos ajustes se lograron jamás. Las capitulaciones de Santa Fe demuestran, todavía en abril de 1492, el nexo existente entre Colón y la mentalidad de la Edad Media que chocaba con la castellana, misma que le confirmó, el 28 de mayo de 1493, las atribuciones de Almirante de Castilla y también las de virrey y gobernador.

Recordemos también para mayor abundamiento que si en un principio del descubrimiento hubo expediciones que se organizaron por la Corona, el propio Colón tuvo que fletar, por su cuenta, la Santa María, perteneciente al piloto Juan de la Cosa. Pero la Corona aceptó muy pronto la conveniencia de aceptar las proposiciones de particulares ofrecidas al propósito y se apoyó para establecer su compromiso en el mismo tipo de contrato usado en el manejo de las naves catalanas desde el siglo XII. Ese documento ponía la organización interna en manos de los contribuyentes mientras la Corona se limitaba a dar la anuencia para las empresas y a mantener la autoridad real, sin cargar en modo alguno con los gastos. Así podía comentar acerca de los conquistadores el licenciado Alonso de Zuazo: "llevaban terrible codicia para sacar sus empresas y gastos". De esa manera trabajaron Alonso de Ojeda, Diego de Nicuesa, Francisco Hernández de Córdoba, Juan de Grijalba, Diego Velázquez, Hernán Cortés y otros.

El nuevo ámbito en la Nueva España

Con estos antecedentes nos preguntamos si la historia del descubrimiento y de la conquista del nuevo continente resulta de esa visión mayor, que se produce con los estudios medievales y con el análisis de

la nueva relación que resulta de incorporar los grandes océanos a la historia de la humanidad con un nuevo sentido ecuménico. Sin duda los puertos, los marinos y las naves, fueron para nuestra historia instrumentos tan importantes como lo fueron para la historia del Medioevo que hemos analizado. Mas, cabe pensar si las costas nacionales, que reflejaron la historia interna del país, deben concebirse como la zona de fricción. Ellas son el punto de contacto con la historia externa. Además, la presión en ellas ejercida, por la historia general externa, se convirtió en la fuerza que obligó los cambios en la historia nacional que la hicieron derivar hacia un proceso de asimilación y alineamiento con la historia general. Estas fuerzas, incontenibles, produjeron rechazos severos en el país y la nación se aisló, resultando los serios periodos de ruina del siglo XIX. Esos periodos de decadencia también se pueden atribuir a la irrealidad con que se trataron las cuestiones del mar, por la poca afición y tradición marinera, lo que tuvo graves consecuencias en el carácter nacional moderno.

Son escasos los autores que se preocupan por analizar la larga preparación previa al descubrimiento, aunque el mismo manejo de las crónicas de la Conquista y también de las posteriores, demuestra la conciencia sobre la existencia del mar que hubo entre sus autores. Sin embargo, no participaron de la afición por el mar, y lo demostraron con sus dietas, de la misma forma que los mexicanos de hoy tampoco tienen afición por sus productos. Cortés se preocupó por inutilizar sus naves en el Caribe, las fletó en el Pacífico, exploró esas costas y mantuvo la comunicación con la metrópoli, y no por interesarle el mar. La Corona vio la manera de organizar las líneas de comunicación con el Nuevo Mundo, aunque no fuera por su cuenta, y se preocupó por asegurar las naves formándolas en flotas vigiladas para la travesía. Aún, absurdamente, desde el escritorio de El Escorial se dictaron las normas de la navegación y las supeditaron al instrumento burocrático de la Casa de Contratación.

La mar oceana y la Nueva España

En términos generales, poco interesan las naves y el mar en el establecido Nuevo Continente porque la población, que se trasladó para poblar, procedía de tierra adentro y, como tal la definieron sus características: de mentalidad conservadora y rígida, señorializante, católica, intransigente 57 cerrada, a pesar en vivir un imperio de sentido ecuménico. La población marinera que hubiera sido liberal, transigente y abierta pasó de largo, desde el Atlántico al Pacífico, para mantener la más larga línea de comunicación jamás habida: la compuesta por los dos terribles viajes marítimos que

unieron La Rábida con Manila. En dios la Nueva España fue el punto de apoyo cuando fray Andrés de Urdaneta ideó el tornaviaje de las Filipinas en 1565. Así se puso el punto final a la tesis medieval, de que hablamos con anterioridad, cuya comprobación se retrasó durante medio siglo por el descubrimiento de América. Hubo que adaptarse a la nueva situación que abrió el descubrimiento, mismo que requirió de la Conquista con hombres de tierra adentro, acarreados al Nuevo Continente por los de mar, cuyas características especiales eran inadecuadas para conquistar. Los viajes en las costas mexicanas del Pacífico, junto con las exploraciones, agobiaron al siglo XVI. La colonización del norte fracasó porque el valor de esa costa estaba en relación con los viajes al Oriente y los hombres de tierra insistían en colonizar.

Un grupo de expediciones organizadas en el Pacífico se relacionó con la búsqueda del derrotero hacia la especiería incluyendo la de Urdaneta, pero las otras buscaron el soñado paso que uniera los dos océanos por el septentrión. Si ese propósito no se consiguió, ello proporcionó un cúmulo de conocimiento que, partiendo de la época de Cortés, se multiplicó durante la Colonia al ser impulsado tanto por las autoridades coloniales como por los particulares. Los navegantes de la costa pacífica hacia el norte fueron, ávidos, en busca de esos conocimientos y decantaron elementos valiosos, para el final del siglo XVI. Cuando lograron plasmar la imagen occidental del continente ofrecieron, con ello, el conocimiento necesario para las cartas y los portulanos que apoyarían la navegación iniciada. Con esos viajes costeros se asentaron las bases necesarias que ayudarían a la segunda etapa de la colonización de Baja California, para culminar en 1700 con la fundación de Loreto por Salvatierra.

La curiosidad y los esfuerzos de exploración en la costa del Pacífico no se abandonaron durante los siglos XVII y XVIII. Los marinos alcanzaron los puntos más remotos al llegar a Alaska y terminar con el mito del paso entre los dos océanos. Eso lograron las expediciones de Narváez y Malaspina, mientras los hombres de tierra no lograron seguirlos con una acción paralela.

La inseguridad

Sin embargo, las costas mexicanas no ofrecieron los puertos naturales adecuados. La navegación hacia las Filipinas sólo contó con Acapulco como punto de apoyo para los galeones. Los demás puertos mexicanos sirvieron de protección y refugio por la escasa seguridad que ofrecen. San Diego estaba a gran distancia de la metrópoli colonial, y Mazatlán, San Blas, Puerto Vallarta, Barra de Navidad y Manzanillo no eran seguros. Desde Sonora hasta Guatemala, Acapulco se constituyó en el único centro nervioso de la costa al desahogar el comercio del Pacífico aunque su actividad se limitara a la llegada o salida de galeones, pero así atrajo a los piratas y su castillo fue inefectivo para defender al puerto por ser un instrumento terrestre enfrentado contra otro marino. Nunca se pensó en la necesidad de proteger la navegación del Pacífico con una escuadra.

Pero el Pacífico tuvo un Acapulco mientras el Caribe no tenía nada. Veracruz fue el resultado de continuados y prolongados esfuerzos para mantener un puerto artificial. Se protegió con un castillo terrestre, que fue el inicio de una cadena de fortalezas a construirse hasta Guatemala, todas ellas inefectivas frente a los piratas que tomaron Veracruz a sus anchas. Pero la dialéctica de la mentalidad terrestre impuso su propia tradición y confundió los métodos de defensa al convertir los galeones, naves cargueras, en castillos flotantes carentes de agilidad de maniobra e incapaces de enfrentar las naves menores y ligeras de los piratas. De hecho, la táctica terrestre de la resistencia se impuso a la táctica marina del ataque y resultó que las líneas de navegación y las costas se encontraron expuestas y abiertas a cualquier embestida.

Detrás de todo había razones económicas provocadas por la aparición de productos complementarios para la economía europea. También hubo razones políticas y la combinación oligárquica del Estado y la Iglesia que facilitó el predominio de los terrícolas. Todavía se desarrollaron la burguesía y la libre empresa ahogadas en condiciones y reglamentos que formaron el cuerpo de la legislación, dirigida tanto hacia las Indias como hacia la propia España.

La piratería francesa, inglesa y holandesa representó el enfrentamiento

externo político y económico de sus naciones en contra de España, de sus posesiones y de sus líneas de comunicación mundiales. Esa rivalidad naviera resultante de las luchas europeas fue el instrumento necesario para ir en busca de un nuevo equilibrio de naciones, fuera del ámbito territorial europeo. El Caribe padeció en consecuencia el ataque más vigoroso por la concentración de los productos continentales americanos y filipinos.

Por todo lo anterior, el siglo XVIII fue un siglo peligroso y se estuvo en estado de guerra casi continuo en las colonias que clamaron por reformar los sistemas defensivos.

Hay que aceptar que la conversación entre terrícolas y marinos no abrió un diálogo racional entre las dos mentalidades, y que, cuando éste tuvo lugar se debió a la unión de los intereses de conquista y de comercio que provocó la colaboración de los unos con los otros.

Estamos en postura de afirmar que la Nueva España surgió de una mentalidad terrestre, de conquista y colonia. Fenómeno histórico éste que se desarrolló paralelo al recorrido marino apoyado en el continente americano al que era ajeno. La preocupación por el mar correspondió a los marinos y el grupo de tierra no admitió esta tradición marina en su territorio, donde se giraba en torno a la centralización y al poder. Así se prolongó en América la misma actitud que observó la Corona española; de ahí que su decadencia se reflejara en la marina y que sus problemas, sin entenderse propiamente, trataran de resolverse por reglamentos y lineamientos rígidos. La Corona representó una realidad tangible frente a la incertidumbre del mar y eso fue difícil de compaginar.

La realidad concreta, la terrestre, formada por los hombres de mentalidad de tierra, fue entregada al fin de la Colonia a la nación mexicana. Los hombres de la Independencia y los novohispanos eran los mismos y por ello los unos heredaron de los otros. Lo que recibieron fue la tierra del Imperio pero junto con su mentalidad apegada a ella.

Los marinos y su mentalidad no se incluyeron en el legado y la nación mexicana continuó la herencia recibida de la mentalidad terrestre. En consecuencia, primero se desplomó el arco que sostenía la comunicación de

Acapulco con el Pacífico al salir el último galeón, el Magallanes, en 1815 y después al entregarse el castillo de San Juan de Ulúa en 1825, con motivo de la Independencia, se desmoronó el que ligaba Veracruz con España.

Desde ese momento en adelante, se planteó el constante problema de la defensa de la soberanía patria que a través de las costas recibiría los embates de las potencias.

Por un corto periodo México nación usó de las naves en curso obtenidas en Inglaterra y, sobre todo, en los Estados Unidos que operaron desde Nueva Orleans para atacar La Habana, y pronto aparecieron los ataques mayores como la expedición de Barradas en 1829-, que desencadenó la presión de la historia externa sobre la interna.

Sin embargo, el manejo de las costas por la nación fue igual que el colonial, con ausencia de marinos. La política nacional se ciñó en torno al poder y las luchas que de ello resultaron, llevaron al país hacia un proceso ruinoso. Se trató de escapar con legislaciones aduanales e impositivas aplicadas a los puertos para sufragar los gastos nacionales. De hecho, todo recayó en la presencia de las naves extranjeras y en el poco comercio que tenía lugar. De esa manera manejados, los puertos no fueron puntos de apertura y de empresa hacia el exterior.

Los pocos navíos nacionales se dedicaron a menesteres sin importancia y hubo que cubrir la falta de marinos con españoles o con extranjeros contratados. Sin naves, sin marinos y casi sin puertos no fue posible la salida al mundo. Pero no se pudo impedir que el mundo existiera, ni aislar la nación ante ese orbe que se presentaba con insistencia en las costas como reflejo de la mala situación interna de la República, que chocaba con los lineamientos convencionales del exterior. De esa manera los puertos volvieron a ser los puntos de entrada y las costas la zona de fricción con el extranjero.

Llegaron de nuevo las flotas francesa, norteamericana, española, inglesa y otra vez la francesa, todas con ejércitos invasores que eran el arma adecuada para atacar al país terrícola. Por ello las armadas sólo cumplieron un papel de transporte y la lucha empezaría con el desembarco. De la naturaleza terrestre de la nación mexicana fueron muy conscientes los diversos invasores extranjeros. Todos repitieron la

hazaña de desembarcar en Veracruz para emprender la subida a la altiplanicie y todas las batallas fueron terrestres. La única acción naval que tenía lugar era el desembarco con los lanchones.

El derrumbe de los puentes marítimos y la desaparición de los marinos coloniales dejó el espíritu marinero reducido a una dimensión local y costera, sin que se pudiera resolver el problema de otra manera. Las costas quedaron al albedrío de los invasores de todo tipo durante el siglo XIX y fueron presionadas por las revoluciones industriales y por el capitalismo ávido y sediento por la necesidad de los productos que reclamaba el resto del mundo.

Juárez intentó un despertar, al preparar el fundamento jurídico para el desarrollo futuro de los puertos. En esos principios se apoyó el régimen porfirista para abrir sus puertas al "progreso". Pero la mentalidad terrícola convirtió a los puertos en puntos de entrada de nuevos lineamientos, ajenos, de evolución económica y técnica que convirtieron a la nación en una nueva zona de productividad para las materias primas necesarias.

El siglo XIX mexicano volvió la espalda al mar a pesar de que la nación tuvo que aceptar, sin quererlo, los moldes de pensamiento y de economía que le llegaban por el mar. Los puertos y las costas fueron en ese sentido receptores en vez de lugares explotables y de proyección nacional.

Al final del siglo se hicieron otros tímidos intentos para alcanzar un desarrollo marítimo que nunca llegó a la plenitud.

Parece un hecho que el espíritu terrícola nacional no comprendió, ni en el siglo XX, la necesidad de volcar la población en un esfuerzo con junto y continuo para usar los puertos como el disparador que proyectara el país hacia afuera, con el fin de meterlo en las corrientes contemporáneas de la economía, de la política y del pensamiento. Los esfuerzos de Díaz se hicieron en otras direcciones y el roce con el mar continuó siendo un fenómeno local, costero, sin que la nación fuera verdaderamente consciente de las dilatadas costas que poseía.

Lo cierto es que el mexicano continúa volviendo la espalda al mar del que desperdicia sus recursos y del que tampoco ha logrado apreciar sus productos, porque no ha podido tender los puentes navieros que lo hubieran integrado al resto del mundo.

Respuesta al discurso de ingreso del Doctor Carlos Bosch García a la Academia Mexicana de la Historia

Por el doctor Juan A. Ortega y Medina

Señor director de la Academia Mexicana de la Historia, señores académicos, señoras y señores.

En 1919 nació en Barcelona nuestro nuevo recipiendario, el doctor en Historia don Carlos Bosch García, al que nuestra Academia Mexicana de la Historia, correspondiente de la Real de Madrid, abre esta noche sus puertas y le brinda una calurosa bienvenida. Realizó el doctor Bosch sus estudios primarios y el ciclo de enseñanza media en una institución oficial acreditada de su ciudad natal. En Narbona, en la Cataluña francesa y en París amplió tales estudios preuniversitarios y consolidó su conocimiento de la lengua francesa. Vuelto a su ciudad condal comenzó los estudios superiores en la Universidad Autónoma de Cataluña, en donde como él mismo nos ha comunicado, además de la presencia y permanente lección de su sabio padre, don Pedro Bosch Gimpera, recibió las luces intelectuales que irradiaban de las lecciones magistrales de don Fernando Soldevila y don Jaime Vicens Vives.

La fratricida guerra civil española (1936-1939) interrumpió los estudios del joven estudiante; pero pudo hallar el sereno remanso de sabiduría, disciplina y caballerosidad que fue y sigue siendo la Universidad de Oxford, en Inglaterra, en donde fue tutorado por el notable profesor Sir John Linton Myres.

Emigrado a América, trabajó rudamente en Panamá hasta poder reunirse con la dispersa familia en la capital mexicana, y reanudó sus estudios, inclinando su preferencia a la Antropología, carrera que cursó como alumno becado en El Colegio de México, estudios reconocidos por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, que poseía por entonces el plantel más extraordinario de Latinoamérica, a base de profesores

mexicanos, españoles, franceses, alemanes y norteamericanos. Fruto de aquellos estudios fue un trabajo importante sobre *La esclavitud prehispánica entre los aztecas* (1944). Y todavía en la ENAH se habla con cierto despecho de la deserción del profesor Bosch García; pero digamos en descargo suyo, que la pérdida sufrida por la antropología mexicana ha sido compensada con creces por el aporte del maestro mexicanocatalán a los estudios históricos sobre México. En suma, lo que perdió la antropología lo ganó la Historia.

En el año de 1945 obtuvo el grado de maestro en Historia con una brillante tesis intitulada *Problemas diplomáticos del México independiente*. La aparición de este libro marca el primer gran viraje intelectual y vital del joven profesor. Hizo sus estudios doctorandos en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México, y en 1960 alcanzó el grado de doctor en Historia de México, presentando, junto a un gran volumen titulado *Material para la historia diplomática de México*, otro tomo de información y análisis con el título *Historia diplomática de México*. Estos tres últimos libros marcan un nuevo derrotero en las inquietudes académicas del investigador. Previamente a la realización de estos estudios, Carlos Bosch García estudió en los Estados Unidos de Norteamérica, becado por la Fundación Guggenheim y por la Fundación Rockefeller, donde recopiló un rico material para la comprensión de la diplomacia entre ambas naciones.

Estas investigaciones en los Estados Unidos se abocaron al apasionante estudio de las relaciones diplomáticas entre nuestro país y el vecino anglosajón desde el punto y hora en que ambas naciones entraron en contacto histórico. De esta suerte de 1947 son, repitamos: *Los problemas diplomáticos del México independiente*; de 1957, los importantes e imprescindibles *Materiales para la historia diplomática de México*; de 1961, *Historia de las relaciones entre México y Estados Unidos (1819-1948)*; de 1969, *Las bases de la política exterior estadounidense*, reeditado en 1975. Transcurren varios años, y más adelante veremos que fue lo que ocurrió durante un largo lapso, hasta que en 1983 inicia una importante serie testimonial: *Documentos de la relación de México con los Estados Unidos*: Vol. 1, *El mester político de Poinsett*; Vol. II, *Buttler en persecución de la provincia de Texas*; Vol. III, *El endeudamiento de México*; Vol. IV, *Las reclamaciones, la paz y la guerra*. En la actualidad, con un grupo de alumnos, proyecta en su seminario facultativo proseguir las investigaciones diplomáticas México-Estados Unidos hasta la postrevolución.

En un prólogo escrito en el libro editado en 1957, ya citado, afirma el autor que la publicación de los *Materiales para la historia diplomática de México* tiene por objeto poner a disposición de los investigadores una documentación fiel e imparcial; así lo hizo

Bosch García desde entonces y está dispuesto animosamente a continuar haciéndolo para beneficio de la historia diplomática mexicana. ¿Qué temas ha abordado el investigador en esta larga etapa de sus trabajos históricos? Los más esenciales para la historia pasada y presente de México: la independencia de Texas, la transcontinentalidad estadounidense, la colisión de dos culturas, de dos economías, de dos psicologías nacionales, de dos conceptos diferentes del ser y del vivir; la Doctrina Monroe; el Destino Manifiesto y el Imperialismo norteamericano. Estos temas han sido el *leit motiv* de su vida como investigador. Gracias a él tenemos hoy unas promociones de historiadores de la diplomacia mexicana que han bebido en las fuentes editadas por el tenaz y perseverante historiador.

Ha llegado el momento de enterarnos sobre qué sucedió en ese paréntesis vital arriba aludido, o sea la presencia de un nuevo tema que constituye otro viraje espectacular en los intereses históricos de Carlos Bosch García; que marca un cambio de perspectiva, dado que el autor intenta complementar la historia centralista de México incorporando a ella la historia marítima de sus costas; aparecen entonces: *México frente al mar. El conflicto entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, (1981), *Tres siglos de navegación mundial se concentraron en América*, (1985), y la interesante disertación que nos ha leído, que viene a ser una apretada síntesis de sus dos libros de tema marítimo.

No termina con lo acotado la ingente obra del acucioso investigador, puesto que al parque los grandes temas que ha tratado, tenemos un número impresionante de reseñas críticas, ensayos y estudios históricos diversos. Al margen de estos trabajos, el doctor Carlos Bosch García elaboró su muy útil *Técnica de la investigación documental*, reimpresa hasta la fecha innumeradas veces, lo cual habla de la bondad de la misma para el creciente número de estudiantes de Historia que se forman en las universidades del país y que son los beneficiados inmediatos de tan interesante guía para la investigación histórica. Tampoco queremos terminar esta primera sección expositiva sin referirnos al último libro del doctor Bosch García: *Sueño y ensueño de los conquistadores* (1988) en donde el meollo temático de la obra lo sintetiza el autor con las siguientes palabras: "el descubridor y el conquistador, en su diálogo acerbo con la corona [española] representan la herencia medioeval y la realeza la modernidad de la centralización. Esas dos tendencias, incompatibles entre sí, fueron las que al chocar, acentuando la primera, el individualismo y la libre empresa, y la segunda el estado centralista y regalista, estuvieron en la base de la historia de la Nueva España en el siglo XVI".

Esta conclusión nos va a servir para establecer por nuestra parte el puente crítico que nos conduce a la segunda sección de esta glosa o respuesta crítica.

De acuerdo con el autor la herencia histórica colonial de tierra adentro hizo que la nación mexicana ya independiente adquiriese y mostrase esa inercia herencial con mentalidad intertérrea que la ha caracterizado durante el siglo XIX. Los puertos mexicanos no fueron los puntos de partida para el desarrollo del país y las costas no fueron el apoyo necesario para el desarrollo de la industria y el comercio; es a saber de la modernidad.

El ensayo que nos ha leído el Doctor Carlos Bosch García sobre *La relación mexicana con el mar* comienza por presentarnos lo que él llama "los dos primeros capítulos de la navegación en el mundo"; es decir, el papel de la Baja Edad Media en tanto que arranque de los conocimientos técnicos y científicos, fundamentalmente los relativos al arte de la navegación, herencia tanto de la antigüedad como mediterránea en la que destaca, primeramente, una nación ibérica, Cataluña, mediante el comercio, la tolerancia, la convivencia y la libertad. La expansión catalana llega hasta el Río de Oro (1436), viaje de Ferrer, y desde las Islas Baleares los cartógrafos diseñan portulanos y cartas de navegación que rivalizan con los de las Repúblicas Italianas. Una segunda nación ibérica, Portugal, inicia sus exploraciones marítimas con ayuda de los cartógrafos mayorquines, los Cresques, y gracias asimismo a los conocimientos astronómicos del sabio salmantino Zacuto. Esta suma de conocimientos hace posible los descubrimientos atlánticos portugueses (Madeiras y Azores), quienes llegan en 1478 al Cabo de las Tormentas (hoy de Buena Esperanza). A estas dos primeras etapas ibéricas sigue la tercera, la de Castilla, nación guerrera, de tierra adentro, que aprovechando los avances obtenidos en las dos etapas anteriores hará suyas, primero, las Islas Canarias y después en dirección poniente, hacia las islas de la especiería, se encontrará con un continente presagiado desde el horizonte mítico del mundo clásico.

El historiador reconoce el mérito de Colón, quien justamente por sus errores de cálculo descubrirá América, descubrimiento que permitiría a Magallanes -El Cano- comprobar posteriormente la esfericidad de la Tierra. Pero lo que trajo Castilla al Nuevo Mundo no fue la tradición comercial y náutica de catalanes y lusitanos, sino la guerrera y conquistadora, con todo lo que esto significó de tradición castrense feudal y de rechazo de las exigencias de un imperio marítimo.

Con la conquista de México las costas novohispanas, los puertos marinos y naves quedaron incorporados a la historia mundial y se convirtieron en puntos de fricción o de contacto con el exterior. Por consiguiente, en la interpretación de la historia colonial y de la historia independiente de México, hay que tomar en cuenta esta dependencia respecto al exterior. Este vuelco histórico interpretativo; esos periodos de decadencia, se pueden atribuir, según el expositor, "a la irrealidad con que se trataron las cuestiones del mar, a consecuencia de la poca afición y tradición marineras, lo cual produjo graves consecuencias en el carácter nacional moderno. ¿Pero quién o quienes fueron los responsables de este desdén o ignorancia por las cosas del mar? Fueron, contesta el historiador, los conquistadores primeramente, y después los colonos y pobladores que procedían de tierra adentro; gente ajena si no es que hostil o extraña frente al reto del mar. Empero con ser históricamente aceptable la respuesta, nos parece demasiado general, tajante, la distinción previa que hace el historiador entre los hombres de características exclusivamente terrícolas y los hombres de mar (marinos, marineros y descubridores) de mentalidad totalmente distinta. Porque hay que considerar que en el siglo XVI la superposición de hombre de tierra y el del mar fue un hecho normal: un ducho y gran navegante como Urdaneta se convierte en fraile para conquistar almas de indios; y más de un conquistador nato (casos de Cortés y Alvarado) se hacen marinos en búsqueda de estrechos e ínsulas de especiería, en compensación o como descanso de sus aventuras conquistadoras por tierra firme. Desde luego, y en esto estamos totalmente de acuerdo con el doctor Bosch García; la tendencia predominante se carga a favor del espíritu de los hombres de tierra adentro, cuya herencia mental se traslada y prolonga a América, como es patente en la política mexicana del siglo XIX y en la de la mayor parte del XX.

La geografía también fue y sigue siendo responsable de esta nuestra inercia o indiferencia ante el mar. De hecho, sólo se contó con un gran puerto natural en la costa del Pacífico: Acapulco; en la costa Atlántica, un puerto artificial, Veracruz, aún, hoy inadecuado como sostén de una política naval congruente para el futuro inmediato. Se añade a esto, prosigue el ensayista, el predominio durante los siglos coloniales de historia, de la táctica terrestre defensiva a base de fuertes (que no evitaron los asaltos piráticos) sobre la de hostigamiento y ataque mediante una pujante marina (el caso de la "Armada de Barlovento", de vida efímera) puede entenderse por qué en el pasado estuvo México de espaldas al mar y en el presente todavía representa una ardua empresa enfrentarse a él.

Mas detrás de toda esta incongruente política, añade el ponente, había razones, o mejor, sinrazones difíciles de anular: un monopolio comercial estricto y pues ruinoso,

un centralismo asfixiante y un Estado-Iglesia español oligárquico, "La corona española -escribe el autor- representaba una realidad tangible frente a la incertidumbre del mar, y eso fue difícil de compaginar". Más aun, un imperio como el español exigía hombres libres, independientes, de cara al mar; pero el sistema imperial receloso prefirió sólo súbditos sumisos. "Los marinos y su *mentalidad [de hombres libres] -nos dice- no se incluyeron en el legado [español] y la nación mexicana [no pudo sino continuar] la herencia [procedente] de la mentalidad terrestre". Con la salida del galeón *Magallanes*, en 1815, del puerto de Acapulco, y la rendición del castillo de San Juan de Ulúa diez años después, la línea de navegación más larga del mundo, la que ligaba a Sevilla-Cádiz con Veracruz, y a éste, por vía terrestre con Acapulco, y al puerto del Pacífico con Manila, quedó desmoronada. A partir de estos dos acontecimientos decisivos la soberanía nacional se vio en peligro al quedar expuesta a los ataques procedentes del exterior. México quedó aislado y excepto durante la presidencia de don Guadalupe Victoria (1821-1824) y de la legislación marítima juarista en que se hicieron algunos débiles intentos por asumir la responsabilidad que la realidad marítima nos imponía' o exigía, no se tomaron las medidas necesarias para evitar las empresas depredadoras (contrabando) e imperialistas procedentes de fuera (ataques, invasiones). "Las costas -nos dice el maestro- quedaron al arbitrio de los invasores de todo tipo durante el siglo XIX [y a comienzos del XX, podríamos añadir, en 1914, Tampico y Veracruz] y fueron presionadas por las revoluciones industriales y por el capitalismo ávido y sediento [de las materias primas] que reclamaba el resto del mundo". Los puertos y las costas -prosigue el crítico- fueron en ese sentido receptores en vez de lugares explotables y de proyección nacional. Sin naves, sin marinos y casi sin puertos no fue posible la salida al mundo".

Termina el historiador su constructiva crítica sosteniendo que el espíritu terrícola heredado ni siquiera se percató en el siglo XX de la necesidad de voltear la cara al mar, de volcar la población hacia las costas y de hacer de los puertos los puentes navieros por donde integrarnos más al mundo de la economía, de la política y de la cultura modernas.

Al historiador Carlos Bosch García, mexicano por naturalización, pero que lo es en extremo de corazón, el hecho de que México esté todavía de espaldas al mar le duele hondamente; mejor será decir, ampliando el síntoma, que a todos nos duele y nos rebela ésta ya endémica y casi estática situación. Las críticas del autor, como hemos escuchado, son durísimas y valientes; pero sólo su entrañable amor a México las ha hecho posibles y las ha permitido florecer. Tal vez esta su tesis patriótica, marinera y renovadora sea dramática, postrera y machacona llamada para que todos sintamos la perentoria necesidad que tiene la nación mexicana de depender cada vez más de su interrelación con el mar. Ya está bien de campañas políticas ocasionales o de decretos

inoperantes para iniciar, no se sabe cuando, "la marcha hacia el mar".

Los dos libros citados del ilustrado doctor, así como su sintético ensayo cuya lectura hemos oído con atención y desasosiego nos llevan a pensar que el futuro esplendente de México dependerá de la transformación mental y física radical de la nación terrícola frustrada, en una nueva y abierta a todos los vientos y rumbos de la actividad marinera.