



Camino en el mar

La herencia marítima

De la conquista española

Hugo Sergio Gómez Smith

De la PEA sólo el 3 por ciento se dedica a actividades relacionadas con el desarrollo litoral

Una de las grandes proclamas que se ha vuelto lugar común en la celebración del Día de la Marina, es la generosidad geográfica de nuestros litorales. No hay político que se resista a presumir los once mil kilómetros de costa que van dando forma de empanada a nuestro país.

UNA EMPANADA que pareciera, todo mundo quiere devorar mediante diversos ramales que llevan al altiplano; y el refuerzo inevitable viene a la fiesta cuando en el melodrama discursivo se enumeran los 117 puertos de variopinto talante que sirven de instrumento a nuestro intercambio comercial, el cual, en más de una tercera parte aun depende del petróleo.

Pero se omite en los discursos el mal resultado de concentrar la visión económica en el

Caminos en el mar la herencia marítima de la conquista española

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith

Miércoles, 01 de Septiembre de 2021 11:29

altiplano, pues en las costas se dispersan solo 151 municipios con frente marítimo de los 2 mil 446 que forman nuestro país. Son apenas un pingue 18 por ciento de la población. Es decir que nuestro país no tiene grandes ciudades costeras lo que encarece de sobre manera el abasto de su población.

Si vemos la industrialización de las costas es mínima pues de los 360 parques industriales solo ocho están en la costa. De la población económicamente activa sólo el 3 por ciento se dedica a actividades relacionadas con el desarrollo litoral. Si hacemos un contraste con los vecinos a los que tanto queremos imitar, nos quedamos en la cola del remolque; En los Estados Unidos, el 53 por ciento de la población vive en los municipios de la costa y el 84 por ciento del PIB estadounidense se genera en los 29 estados litorales. En México los estados litorales aportan el 40 por ciento del PIB. En síntesis, a partir de este patrimonio no hemos logrado generar la riqueza que México necesita para equilibrar la desigualdad que habla en cifras: El 10 por ciento más rico del país, tiene el mismo ingreso que el 70 por ciento más pobre.

Esto quiere decir que los 12 millones de personas más ricas de México tienen el mismo ingreso que los 84 millones de personas más pobres. Los programas de desarrollo no han ido más allá de una burda venta de garaje carente de orientación social con extremos históricos de violencia, con pinceles virtuales que quieren delinear un México que no existe más que en la sutil imaginación que parece salida del realismo mágico de García Márquez. ¿Pero qué tanto de estos rasgos se atribuyen a nuestra herencia colonial y cuales son resultado de nuestro desinterés por los asuntos del mar?

Cabotaje, sin ciudades costeras es inviable

Debe decirse que algunos de estos enclaves, como Lázaro Cárdenas, sirven también de paso a los vecinos del norte y que otros rondan una espesa selva donde abrevan gordos elefantes blancos como Puerto Matamoros en Tamaulipas y Ceiba Playa en Campeche. Puertos que se quedaron el éter de los deseos frustrados; Pero si de criticar se trata debemos documentar razones de peso para justificar la lenta evolución de los puertos de orden internacional y el nulo transporte marítimo entre puntos nacionales, el llamado cabotaje, que hoy en un ejercicio de gato pardo se quiere llamar: navegación de corta distancia, carreteras del mar, Sistemas Intermodales Portuarios Costeros (Sipcos), ahora si usted quiere ponerle otro nombre, adelante que el discurso todos se vale. Pero ¿qué se pueden transportar entre ciudades de escasa producción? Si bien habría carga en un sentido en el retorno sería nula. Pues tenemos un norte rico que provee un sur pobre y esa dinámica tardará mucho en equilibrarse. Habría que subsidiar el tráfico de retorno o dar la bienvenida a una especie de Barcos del Bienestar.

Y es que viene a colación este tema por el 500 aniversario de la Conquista celebrado este 13 de agosto con la caída de la gran Tenochtitlán, gesta que inauguró más de 300 años de dominio o de resistencia de la cultura indígena. Si los españoles eran marinos ¿por qué no se sentaron las bases de un país con mayor tendencia hacia las costas? Fíjese que unos historiadores señalan que la estructura de México tendió hacia el altiplano para forjarse una similitud con España; un país con extensas líneas costeras que bordean la península Ibérica con su ciudad capital, Madrid al centro, lo que al parecer conjuraba el peligro, que, ante una invasión, los poderes quedaran desprotegidos y cayeran en manos enemigas.

Tiene lógica verdad, pero tal vez en México eso fue el catalizador de las grandes migraciones del campo a las ciudades del altiplano; pero a tono con este tiempo y los debates entre ambos países de beneficios y perjuicios de la conquista, hoy en día debemos reflexionar sobre algunas interrogantes ¿cuál fue la herencia marítima que dejaron en México los españoles?, ¿qué tan determinante fue para la construcción del México marítimo del presente?

Algunas interrogantes, ¿cuál fue la herencia marítima que dejaron en México los españoles?

La violenta llegada de los conquistadores

Ahora bien debe reconocerse que la Conquista de América dio vida a confusas historias de origen marítimo que justifican gruesos libros que torcerían la historia de México: más que una organizada invasión fue el resultado de la aventura de un contrabandista de armas que navegaba en zonas barberiscas llamado Cristóbal Colón, que supo capitalizar las enseñanzas de Tolomeo; de Marco Polo, de Eróstenes y logró con sus argumentos la ayuda de los Reyes Católicos de España para una iniciar una expedición. Quería llegar a Catali y a Zipango. Su motivación era mayor: descubrir una nueva ruta para las indias; pero se topó con muchas islas que más tarde se inscribieron en el mapa del Imperio Ibérico Serían estos nuevos territorios los que en siglos venideros acapararían la atención de los Reyes de Castilla.

Sin embargo, con ese descubrimiento también se iniciaba una sangrienta era de dominación y de expediciones marítimas que se lograron por la asimetría en el desarrollo naval. Algunos historiadores como Carlos Bosh en su libro *México Frente al Mar*, aseguran que mientras Europa ya se solazaba con los grandes descubrimientos y los adaptaba a la navegación en portentosas carabelas, en Mesoamérica los Aztecas solo comerciaban entre sí con el uso de la canoa o piragua a la que llamaban Acalte. Que no era más que un tronco hueco que utilizaban para comerciar y transportar personas entre los ríos; Aunque Otros, como Diego López Cogolludo en la *Historia de Yucatán*

(1954) dicen que, durante el cuarto viaje de Colón, Bartolomé, el hermano del Almirante había bajado a tierra en una de las islas llamadas Guanajas, cuando vio venir una admirable embarcación con 25 indígenas, al parecer Mayas que provenían de Yucatán o de Honduras que comercian con esta zona.

Sepa el lector que al conocer los europeos las fantasiosas historias de Colón y de Cortés sobre las riquezas de estas nuevas tierras, la escoria de Europa se volcó sobre América. La ambición y la codicia germinaron también por la división del papa Alejandro VI de las nuevas tierras, que repartió la mitad para España y la otra para Portugal quienes además se negaban a comerciar con las otras naciones que se inconformaron.

Vino entonces la invasión de las Antillas por hordas de sanguinarios piratas que se consolidaron en una organización que se llamó Los hermanos de la Costa, algunos gozaban de patente de Corso o inmunidad de sus soberanos a cambio de entregar a ellos los tesoros. Llegaron las enfermedades como la viruela, el sarampión y otras que al tiempo diezmarían a los indígenas. Nacieron los bucaneros, bandas de ladrones establecidos en las Antillas, llamados así por una mezcla de carne quemada con brasas y frutas llamado Bucan que servía para combatir el escorobuto durante la navegación.

El desarrollo marítimo ya organizado en la Colonia se fortaleció desde Campeche, con la fundación de un gran centro constructor naval que dio lugar un gremio de los más fuertes de la Colonia. Ahí se construían las veloces fragatas que combatían a las hordas de piratas que también atacaron a esa zona y se extendieron hasta Tampico. Ganaron fama desde 1557 que se dan los primeros asaltos: Francisco Lecler, Pata de Palo, Juan Florentín, Sir Francis Drake, Lorencillo Mientras en el Pacífico se construían barcos en San Blas, en Huatulco, Instalaciones que al consumarse la Independencia fueron destruidas, llevado más de siglo y medio para restablecerse la construcción naval en México.

Amén que, de forma paralela, el Imperio Británico iniciaba sus expediciones y formó en Virginia

Caminos en el mar la herencia marítima de la conquista española

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith

Miércoles, 01 de Septiembre de 2021 11:29

la primera Colonia inglesa. Nació ya los Estados Unidos de Norteamérica, otra nación que al cabo de los siglos sería el principal abastecedor de barcos para una incipiente Armada nacional mexicana que surgió con la independencia. Se tejían los inicios de una relación que al cabo de los siglos ha constituido un segundo periodo de dominación.

Si analizamos de manera transversal la función que en la historia tuvo la flota marítima en el México Independiente, podremos concluir que en realidad el interés por la Marina Mercante y el desarrollo portuario inicia de manera organizada en los años 90 con la fundación de las APIs y la privatización de una variedad de servicios que antes estaban en manos del Estado. El desarrollo marítimo se vio más como una necesidad de orden bélico que como un instrumento para el comercio. La institución, que inicia su estructura organizacional con la Casa de Contratación en nació en Sevilla en 1503, ha sido guiada por varias fórmulas, Aduana, obras Públicas

Del México independiente a la modernidad. Los grandes puertos

Sin embargo, los caminos que llevaban del mar a las grandes ciudades, quedaron trazadas desde la época

Mientras en lo oscuro ya se ventilaban los intereses petroleros que inducirían al desarrollo de puertos con

Así, a instancias de Díaz, llegó a México la compañía Pearson And Son que se hizo cargo de la construcción

En el momento actual que vive México, hay interés por reivindicar la causa histórica de los ferrocarriles

Con la Nao de China México se convirtió el vínculo entre Asia, América del Sur y Europa, un tráfico que

Caminos en el mar la herencia marítima de la conquista española

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith

Miércoles, 01 de Septiembre de 2021 11:29
