

THESIS

NUEVA REVISTA DE
FILOSOFÍA Y LETRAS

- ▶ **Federico Patán**
- ▶ **Leopoldo Zea**
- ▶ **Juliana González**
- ▶ **Edmundo O'Gorman**
- ▶ **Abelardo Villegas**
- ▶ **Sergio Fernández**
- ▶ **Carlos Bosch García**
- ▶ **Eduardo Nicol**



Abril / 1979

THESIS

Nueva Revista de Filosofía y Letras.

Año I, Número 1

abril / 1979





UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Rector: Dr. Guillermo Soberón Acevedo

Secretario General Administrativo:

Ing. Gerardo Ferrando Bravo

Secretario General Académico:

Dr. Fernando Pérez Correa

**THESIS. NUEVA REVISTA
DE FILOSOFIA Y LETRAS**

Director: Abelardo Villegas.

Editor: José Antonio Matesanz.

Consejo de Redacción: José Pascual Buxó,

Juliana González, José Antonio Matesanz

Secretaria de Redacción: Elsa Cross.

INDICE

Presentación 5

La Tradición Presente. EDMUNDO O'GORMAN: 7
Sobre la naturaleza bestial del indio americano.

EDUARDO NICOL: 21
El filósofo, artífice de la palabra

LEOPOLDO ZEA: 24
Crisis del sentido de la historia occidental

SERGIO FERNANDEZ: 31
El neófito y el monstruo

CARLOS BOSCH GARCIA: 33
México frente al mar

JULIANA GONZALEZ: 40
Spinoza y la libertad 40 *Anatema a Spinoza* 51

FEDERICO PATAN: 52
La ciencia ficción mira al futuro

ABELARDO VILLEGAS: 58
La ideología política de Octavio Paz

Notas y Reseñas: 65

María Andueza sobre Ungaretti y Góngora, 66
de José Pascual Buxó

Roberto Heredia Correa, sobre las Elegías de Tibulo 72

Gustavo Escobar sobre Cultura y política en 75
América Latina, de Abelardo Villegas.

México frente al mar

El presente texto es una primicia del libro: *México frente al mar: el conflicto entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, que se encuentra en proceso. Por supuesto mi interés en el tema surgió por haber nacido junto al mar y por la familiaridad adquirida en su contemplación, manejo y uso. A quien así se formó no podía dejar de llamar la atención esa característica nacional mexicana, ya típica, que consiste en carecer de una conciencia sobre la existencia del mar.

* * *

Los estudios de historia de México han llegado al punto en que debemos plantearnos si se han aprovechado a fondo los materiales que están a mano, si las conclusiones derivadas de ellos nos permiten elaborar un saber suficientemente satisfactorio, aun cuando no sea total sobre nuestro propio país.

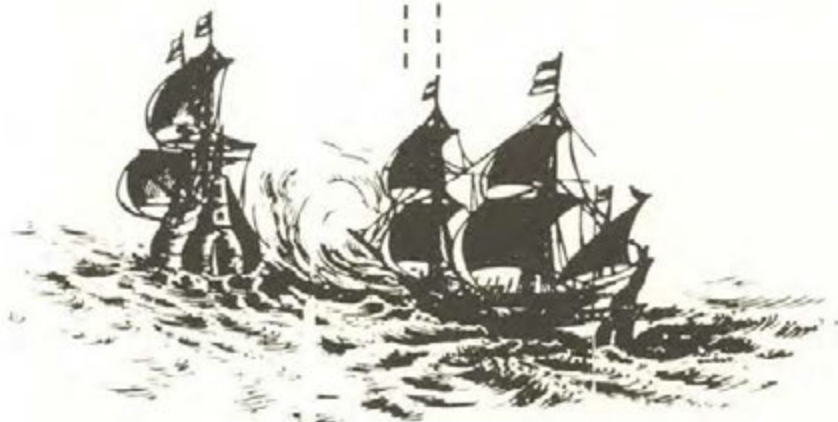
Pocos historiadores, entre aquellos que se han ocupado de la historia de México, han tendido a estudiar su historia *interna*. Ya es hora de revalorar la temática que nos ofrece la historia de las costas nacionales —enorme extensión que nos envuelve—, de la zona que nos sirvió para establecer nuestro contacto con el mundo; ya es

horas de discutir la postura que el mexicano ha tenido ante el mar.

Sorprende por ejemplo la cantidad de información derivada de las tan leídas crónicas de la Conquista: la de Bernal Díaz del Castillo o las propias *Cartas de Relación* de Cortés —para hablar sólo de obras muy conocidas— que nos ilumina sobre la íntima relación mantenida al principio de la colonia con las costas, y que en su mayor parte no ha sido aprovechada por los investigadores que tanto la han manejado.

Contar o no con las costas y el mar imprime de por sí un carácter específico a la vida nacional. La amalgama de esas dos posturas —positiva y negativa— debería ofrecer sellos específicos para calibrar la actuación total del país.

Por un lado se tiene interés en el tema, pero sólo como fenómeno local que surge por necesidad en las zonas periféricas costeras nacionales. Por el otro, en el interior del país falta conciencia sobre la existencia de la costa y su significado; sin embargo, es desde el interior que se proyectó y se proyecta, se produjo y produce la política y las normas que afectan el ámbito total del territorio nacional, incluyendo las costas.



tadores; los marinos quedaron limitados a mantener el nexo entre Europa y América, pero también a extenderlo hacia el mundo asiático en continuación del proyecto español original. El divorcio, y a la vez la unión entre marinos y conquistadores en la erección de las colonias españolas del mundo americano resultó en que, por un lado, se continuara la conquista y la colonización como especialidad y responsabilidad de los hombres de tierra; y que, por otro, se establecieran los derroteros para la llegada a Oriente, y aún para la circunnavegación del globo, empresas que la Corona primero toleró solamente y luego impulsó, al comprobar que podían ayudar a extender las posibilidades de la colonización. La dinámica humana de estas dos hazañas se encuentra en la base de la historia general moderna. Vale decir que poco se ha insistido en ello.

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

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



Los puntos de contacto y de penetración fueron los primeros que se determinaron en las costas mexicanas orientales. A ellos se acarrearon los hombres de tierra, que procedieron a la conquista desde su concentración en la Veracruz —el puerto que mayores facilidades proporcionaba para la penetración al interior de México—, incitados por las noticias llegadas del interior. El puerto quedó siempre comunicado con la isla de Cuba, convertida en el centro de la navegación del Caribe y a su vez ligada con España. Esos nexos no se interrumpieron ni con la destrucción de las naves de Cortés.

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

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

El nuevo contexto obligó a sistematizar la navegación; la de altura requirió niveles de organización superiores, acordes con su importancia: de ella dependía la vida colonial, gracias a ella pudieron cristalizar la conquista de la Nueva España y su colonización. Surgieron en consecuencia los reglamentos jurídicos; las aduanas y las estructuras administrativas se impusieron, incluso, a la libertad del marino respecto a la forma en que debía navegar. Todo ello era resultado de la mentalidad de la gente de tierra, que concebía el manejo en el mar como una proyección de los ejércitos terrestres.

Los marinos fueron responsables, sin embargo, de perfeccionar las derrotas para adecuarlas a los vientos, a las corrientes marinas y a las estaciones del año. Buscaron en el Atlántico la forma de salir del ámbito tropical para alcanzar los 38 y 40 grados de latitud y facilitar el viaje de retorno. Navegar el Canal de Bahamas y proceder hacia el norte, posibilitó cerrar el ciclo de ida y vuelta, desde entonces rutinario. La Colonia y sus hombres de empresa terrestre quedaron así ligados a la metrópoli, empresa también de tierra, que se entusiasmaba por los nuevos hallazgos marinos, que empujaba al descubrimiento de nuevas tierras y nuevas naves para repetir la experiencia.

Los hombres de la conquista americana respondieron en pocos años, con creces, a los anhelos de la corona, en el sentido de que pronto llegaron al mar y explotaron las costas del otro lado continental. Pronto también las distancias y la lentitud de las expediciones terrestres volvie-

ron a imponer la necesidad de marinos. Sus esfuerzos ya habían perforado el continente hacia el Pacífico por el estrecho de Magallanes — Fernando Magallanes, Juan Sebastián Elcano, García Jofre de Loayza.

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

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

Los viajes en el Pacífico tuvieron un doble sentido. Unos fueron en busca del derrotero de la especiería —entre ellos se incluyó el de Urdaneta—, pero los otros trataron de encontrar el soñado paso entre uno y otro océano en septentrión. Si ese propósito nunca se consiguió, en cambio los esfuerzos abortados llevados a cabo, brindaron un cúmulo de conocimientos sobre la costa occidental, que a partir de Cortés continuó aumentando durante la colonia. En esta empresa se interesaron tanto las autoridades coloniales como los individuos en particular.

Simplemente el recorrido de esos viajes confirma lo que venimos planteando. Aunque los intentos terrestres para comercializar la colonización de Baja California —Santotís y Vizcaíno— fracasaron con terquedad, el ansia por el saber distinguió sin duda a todos los viajeros. Además de los dos mencionados, deben tenerse en cuenta los nombres de Alvaro Saavedra Cerón, Diego Hurtado de Mendoza, Hernando Grijalva, Diego de Becerra, Fortún Jiménez, Hernando Cortés, Francisco Ulloa, Hernando de Alarcón, Juan Rodríguez Cabrillo y Bartolomé Ferrer. Entre todos ellos decantaron los elementos valiosos que al final del siglo XVI habrían de lograr que la imagen occidental del continente americano quedara plasmada; entre todos ellos ofrecieron el conocimiento necesario para dibujar los mapas y los portulanos en que debía apoyarse la navegación, ya iniciada hacia el Oriente: Ruy López Villalobos, Andrés Urdaneta y Miguel López de Legaspi. Esos viajes costeros ofrecieron, a la vez, las bases necesarias para facilitar la segunda etapa de la colonización de Baja California, que culminó con la fundación de Loreto por el jesuita Salvatierra en 1700.



Los esfuerzos de exploración de las costas pacíficas en los siglos XVII y XVIII no se abandonaron, pues se logró llegar hasta los puntos más remotos, alcanzar Alaska y destruir finalmente el mito del paso entre los dos océanos: Narváez y Malaspina. Todos éstos fueron logros del quehacer de los navieros; los hombres de tierra no pudieron seguirlos con una acción paralela. Como es sabido la exploración terrestre quedó muy atrás y la colonización dejó mucho que desear en estos ámbitos.

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

Acapulco se convirtió así en el centro nervioso de la costa desde Sonora hasta Guatemala y adquirió, aun cuando fuera temporalmente a la llegada o salida de las flotas, por el comercio que en el puerto se desahogaba, una importancia capital y penetrante en la Nueva España. Además, varió en su derredor la población de una zona amplia debido al intercambio demográfico entre quienes por él salían o entraban, o por los soldados del



fuerte que allí se concentraron. Como era lógico, en punto tan codiciado no podían dejar de aparecer piratas. En su contra se dispuso de una defensa que sólo alcanzó a proteger la entrada del puerto, nunca a la navegación. De hecho, se respondía con un instrumento de concepción terrestre en contra de un posible ataque marino, y nunca se pensó, ello era imposible con la mentalidad de los hombres de tierra, en la necesidad de proteger la navegación con una escuadra, lo que hubiera sido adecuado.

Si el Pacífico contaba por lo menos con un puerto natural de primera como es Acapulco, no sucedió lo mismo con el Golfo, donde Veracruz no pasó de ser el resultado de continuados y prolongados esfuerzos para lograr un puerto artificial, protegido también con mentalidad terrestre: tal era el caso del castillo de San Juan de Ulúa, que fue el primero en la cadena de fortalezas que se extendió hasta la frontera de Guatemala. Esos castillos costaron mucho y sirvieron poco, como se demostró cada vez que los piratas atacaron los puertos a sus anchas. En cambio la efectividad de la defensa marítima, que debió haberse generalizado, quedó comprobada con la persecución de piratas que el marino Eraso llevó a cabo con la escuadra de Barlovento. Esa fue la única vez en el Caribe que las fuerzas marinas extrañas fueron atacadas por una armada española.

En el diálogo entre la mentalidad terrestre y la marina, la primera impuso su propia tradición, y confundiendo los métodos de defensa prefirió convertir naves concebi-

das como cargueros —que es lo que en el fondo eran los galeones— en castillos flotantes carentes de agilidad y de capacidad de maniobra, de movimientos pesados y lentos, en vez de procurar competir con la ligereza y velocidad de los barcos menores, construidos para la batalla, que usaban los piratas. En esa forma la táctica terrestre de la resistencia se opuso a la táctica marina del ataque, representada por los piratas. Las líneas de navegación se encontraron prácticamente abiertas a cualquier embestida, como también lo estuvieron las costas.

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

Los piratas franceses primero, y los ingleses y holandeses después, representaron ese enfrentamiento político y económico contra España y sus posesiones, así como contra la navegación hispana en el mundo. La rivalidad naviera resultante de las luchas en Europa fue el instrumento dedicado a lograr un nuevo equilibrio de poder, por medio de compensaciones ganadas fuera de los límites territoriales europeos. El ataque mostró un mayor vigor en el Caribe, porque ahí se concentraron los productos del continente entero además de los del Pacífico.

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

El monólogo paralelo entre la mentalidad terrestre y la marinera, iniciado por Colón y los Reyes Católicos, parece haberse prolongado indefinidamente a lo largo del periodo colonial novohispano. Se nota claramente que en muy pocas ocasiones hubo verdadero diálogo entre una mentalidad y la otra. Sin embargo, resalta que cuando hubo coincidencia de pareceres se debió a que los intereses de la conquista y del comercio se aunaron. En esas ocasiones hubo colaboración entre unos y otros, como cuando las autoridades virreinales viajaban a Acapulco para apoyar las líneas comerciales filipinas y dar realce al arribo de las flotas. Cabe dudar si fueron las flotas en sí o la comercialización de los productos que acarrearaban lo que verdaderamente atraía la atención, pues salidos los productos de Acapulco el interés por el puerto

y por la flota decaía y la villa quedaba prácticamente vacía.

Creemos que se puede afirmar que la Nueva España surgió de una mentalidad terrestre, conquistadora y colonizadora, cuyo recorrido histórico se desarrolló paralelo al de la mentalidad marina que en ella se apoyaba pero que le era ajena. La preocupación por el mar se nota que perteneció a otros, a los marinos; el grupo terrestre no admitió una tradición marinera, y se preocupó sólo de los problemas internos que giraban en torno a la centralización del poder, lo cual prolongaba en América la misma actitud que observó en España la Corona. De ahí que su decadencia se reflejara en la marina, y que los problemas marinos, sin ser entendidos propiamente, trataran de resolverse a punta de reglamentos, de legislación y de lineamientos rígidos. Así se pretendió manejar el carácter y la obra de hombres acostumbrados a enfrentarse a los elementos —como se enfrentaron, por ejemplo, los marinos que conducían la nave de Cubero. La Corona representó una absurda realidad petrificada ante las incertidumbres y las exigencias del mar.

Esa realidad concreta, la herencia terrestre, formada por hombres de mentalidad de tierra, fue lo que se entregó al fin de la Colonia a la nación mexicana. Los novohispanos y los hombres de la independencia fueron en realidad los mismos; lo que recibieron unos de otros fue una herencia y una mentalidad a ras de tierra. Los marinos y su mentalidad no fueron incluidos en la herencia, y la nación mexicana quedó convertida por inercia en nación de mentalidad terrestre. Cayó el tramo de la línea de navegación que ligaba Acapulco con el Pacífico al salir el último galeón, el Magallanes, en 1815, y se liquidó a causa de la independencia, el que ligaba Veracruz con España. Animado y esperanzado en la ayuda que debía llegarle desde Cuba, el castillo de San Juan de Ulúa resistió hasta 1825: lo que no había logrado durante la colonia contra los ataques por mar, lo logró algún tiempo luchando con la nueva soberanía de México que lo atacaba por tierra. El enfrentamiento de la soberanía mexicana con España continuó a pesar de que la caída de San Juan fuera el término físico de la colonia en México. Todavía tuvieron lugar la expedición de Barradas en 1829 y la empresa mexicana en contra de La Habana, llevada a cabo con los barcos en corso de la nueva nación, tripulados por aventureros y corsarios que si bien facilitaron un instrumento marítimo para el logro de la independencia fueron también el principio de la presión externa sobre nuestras costas, y a la larga plantearon otros problemas.

La nación continuó en el siglo XIX manejando sus costas en la forma tradicional heredada de la colonia, es decir, con ausencia total de marinos. Hay que comprender que la mentalidad terrestre quedó en pie en México al retirarse todo el aparato marino español que había rodeado al país durante la época colonial. La política nacional se centró después de la independencia en disputas por el poder, y las continuas luchas que de ello resultaron llevaron al país hacia un proceso ruinoso. De la ruina marítima se trató de salir a punta de legislaciones aduanales e impositivas, poco constructivas, que se aplicaron a los puertos con intención de recabar los medios necesari-

os para sufragar los gastos nacionales. De hecho se gravó la presencia de las naves extranjeras en los puertos y el poco comercio que en ellos tenía lugar. Así manejadas, las fortalezas portuarias siguieron representando puntos de defensa junto al mar, en vez de focos de apertura y de empresa hacia el exterior.

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

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

Frente a nuestras costas se presentaron de nuevo las flotas francesa, norteamericana, española, inglesa y otra vez la francesa, todas ellas transportadoras de ejércitos invasores, arma apropiada para atacar al país terrestre. Las escuadras extranjeras no tuvieron otro papel que el de transportar tropas, pues se enfrentaban a un país sin naves y sin marinos; la lucha principiaba a partir del desembarco. Los diversos invasores extranjeros tenían conciencia de la naturaleza terrestre de México: todos ellos entraron por Veracruz repitiendo la hazaña española, y emprendieron paulatinamente el camino hacia la capital; sus batallas fueron todas terrestres, sin otra acción naval que la de los lanchones para el desembarco.

El derrumbe de los puentes marítimos y la desaparición de los marinos fueron reales y funestos. El espíritu marino quedó reducido a su más mínima dimensión local: costera; se trató de resolver el problema en abstracto, desde el centro, con mente terrena, con resultados negativos.

Conforme avanzó el siglo XIX las necesidades del país fueron cambiando poco a poco. Después del imperio de Maximiliano se hizo más fuerte la presión que sobre México ejercieron los países industrializados y el capital internacional, con la sed de nuevos productos avivada en el resto del mundo. Esta situación se parecía a la planteada en los siglos XVI y XVII, pero con una terminología diferente, típica del XIX. Esta nueva situación provocó un despertar que, iniciado por Juárez, planteó nueva legislación que permitiría en el futuro sentar las bases para un posible desarrollo de los puertos. En ese inicio se apoyó el régimen porfirista al intentar el desarrollo portuario y el adecuamiento de las costas: se trataba de participar en los medios de comunicación establecidos por las demás naciones y abrir el paso al "progreso".

Sin embargo, quedaba en pie, y ello no podía evitarse, la mentalidad terrena, y una vez más los puertos y las costas funcionaron como puntos de entrada de nuevos li-



neamientos de evolución económica ajena. Por esos puertos pasaron la filosofía, la economía y la técnica que habrían de convertir a la nación, como al resto de Latinoamérica, en nueva zona aprovisionadora de materias primas necesarias. De hecho, los puertos y las costas se organizaron en torno a la comunicación con el exterior; en ninguna forma fueron lugares explotables en bien de la propia nación.

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

El espíritu terreno nacional no comprendió, ni aun al principio del siglo XX, la necesidad de que la población se volcara en un esfuerzo conjunto para convertir los puertos en puntos de partida que proyectaran el país hacia afuera y lo integraran en las corrientes del mundo contemporáneo. Las costas no se convirtieron en los apoyos necesarios para explotar los recursos económicos que ofrece el mar, ni se creó una industria marítima complementaria de la economía interna. Los esfuerzos de Porfirio Díaz en este sentido se diluyeron en otras direcciones.

El contacto con el mar continuó siendo un fenómeno local, costero, y la nación no se acostumbró ni se acostumbra a tener presente la existencia de sus dilatadas costas. El mexicano continúa construyendo una nación de espaldas

al mar; quedan en pie la mayoría de los problemas.

La nación mexicana es una nación pacífica que no necesita de una gran marina de guerra; en cambio, la creación de una gran marina mercante y la formación de buenos y abundantes marinos están más que justificadas por todo tipo de razones, económicas, políticas y aun sociales. Las costas han estado siempre abiertas al mundo, pero el país, históricamente hablando, ha sido poco consciente de esa apertura. Las costas y el mar significan nuevas formas de vida, nuevos recursos naturales, industriales y económicos que beneficiarían las actividades terrestres nacionales, y que en mucho podrían cambiar la vida del país si se las sabe desarrollar con la atención que, por su importancia, tiene el quehacer del mar.

Empresas nuevas todas ellas, que requieren de la experiencia de los viejos, pero sobre todo de la vitalidad de los jóvenes: son empresas de juventud y exigen espíritu de aventura, firmeza de carácter, liberalidad, tolerancia e iniciativa capaces de enfrentarse con la fuerza natural más aterradora, la de más extrema y sobrecogedora belleza.

Esperamos que el recorrido de este trabajo contribuya a despertar la conciencia de nuestra nación. Por muchos motivos México puede y debe abocarse al mar y fomentar una nueva tradición, mexicana y marinera, que tienda puentes navieros hacia el resto del mundo, con la misma poesía y grandeza que lo hicieron las otras naciones.

