



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MEXICO**

**FACULTAD DE HUMANIDADES**

**LICENCIATURA EN HISTORIA**

**EL PODER NAVAL: EJEMPLOS REPRESENTATIVOS EN LA HISTORIA. UNA  
MIRADA AL CASO MEXICANO**

**ENSAYO**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN HISTORIA**

**PRESENTA**

**ERICK DANIEL LINO REYNOSO**

**ASESOR: DR. MIGUEL ANGEL FLORES GUTIÉRREZ**

**TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO, FEBRERO DE 2018**

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN .....	1
EL FACTOR SITUACIÓN GEOGRÁFICA .....	5
EL FACTOR CONFIGURACIÓN FÍSICA.....	17
EL FACTOR EXTENSIÓN TERRITORIAL.....	24
EL FACTOR NÚMERO DE HABITANTES.....	27
EL FACTOR CARÁCTER NACIONAL .....	33
EL FACTOR CLASE DE GOBIERNO.....	35
LOS FACTORES PROPUESTOS POR ALFRED THAYER MAHAN APLICADOS AL CASO MEXICANO .....	37
CONSIDERACIONES SOBRE EL PODER MARÍTIMO NACIONAL MEXICANO .....	50
CONCLUSIONES .....	63
FUENTES .....	66

## INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia, el ser humano ha tenido contacto con el mar y ha creado civilizaciones alrededor de él; en consecuencia, se ha desarrollado económica, industrial y socialmente gracias al mar. El mar contiene una infinidad de recursos naturales que el hombre en general ha sabido aprovechar y explotar, dependiendo de sus necesidades y capacidades, así como de las características de los mares, ya sea en América, Europa, África, Asia, Oceanía o en las zonas ártica y antártica. En América, por ejemplo, las culturas prehispánicas ubicadas en las islas y en las cercanías del litoral experimentaron cierta dependencia del mar, como en la extracción de sal, recolección de conchas marinas y la pesca; en el Asia menor, los fenicios aprovecharon su situación geográfica para el comercio en el Mediterráneo; en Europa, los ingleses se sirvieron de sus condiciones marítimas para expandirse económica y militarmente en el mundo durante varios siglos. En suma, no importa la época ni el continente; el valor del mar siempre ha existido en el desarrollo de la humanidad.

Los pueblos o civilizaciones con poder marítimo tienen como base la presencia de una organización estatal fuerte, en sociedades que han logrado producir excedentes agrícolas y por ello producen bienes para comerciar usando rutas que deberán proteger, precisamente con su poder marítimo. Esta capacidad marinera, constituida fundamentalmente por intereses comerciales, se transforma en poder naval en la medida en que el Estado concentra contenido técnico que le permite pensar en la conquista no sólo de nuevas rutas comerciales sino también de territorios.

En síntesis, el poder marítimo es la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses navales de un país o nación, tanto en la paz como en conflicto. En concreto, consiste en el dominio que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio.

Es un error afirmar que un país puede ser una potencia marítima solo con tener las

condiciones geográficas y naturales necesarias, como la salida al mar. Los intereses marítimos no atraen de manera normal al hombre; la comunidad humana tiende a desarrollar sus labores en su entorno natural (la tierra firme). Si la comunidad de una nación o país aspira a explotar el mar, en toda su amplitud y profundidad, el pueblo junto con sus gobernantes requiere la construcción de una rigurosa conciencia marítima. Esto constituye el conocimiento reflexivo del mar y sus proximidades, tanto de su situación real en el mundo, como de sus posibilidades comerciales y, llegado el caso, políticas, económicas y militares.

A partir de estas ideas de lo que es el poder marítimo y el naval, la pregunta sería: ¿cuál es la importancia del poder naval en la historia? Para poder contestar esta pregunta es necesario recurrir, en primera instancia, a las ideas de uno de los principales concedores de este tema: Alfred Thayer Mahan.

Alfred Thayer Mahan (1840-1914) era un oficial naval ascendido a contraalmirante por sus méritos intelectuales. Nacido en los Estados Unidos de América (EUA), se distinguió como educador y estratega, y por esto último es considerado como el personaje que instauró los fundamentos de la historia naval moderna. Estableció la base para la comprensión de la historia naval que va de 1660 a 1815, época de las buques de vela de combate, donde se necesitaba ser ingenioso, tenerle respeto al mar y conocer sus misterios para poder obtener la victoria en las imponentes batallas navales; es el caso cuando España, Inglaterra, Holanda y Francia estaban comprometidas en una lucha para obtener ventajas económicas.<sup>1</sup>

Alfred Thayer Mahan creía que la historia había enseñado que aquél que dominaba el mar también podía someter a sus enemigos. En esa época el poder naval constituía el medio más importante para controlar el destino de las actividades de una nación al igual que el de sus rivales de ultramar. Ahora bien, la pregunta que podríamos hacernos es: ¿este hombre se

---

<sup>1</sup> Terzado Cuadros, Jorge *Alfred Thayer Mahan (1840-1914), contraalmirante u.s. navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico*, p.3.

equivocaba? Para responder el cuestionamiento es necesario retroceder al siglo XIX, y adentrarnos a cuando Inglaterra se colocó como la principal potencia naval del mundo, y desprender del proceso las consecuencias que esto trajo consigo.

Mahan, filósofo del poder naval, previó en qué forma el uso militar del mar podría determinar el resultado de los dramáticos y peligrosos cambios y desequilibrios en la política mundial de 1900, donde la paz británica estaba llegando a su fin con la aparición de Alemania, Japón y los EUA como potencias navales.<sup>2</sup> Estas preocupaciones, abordadas en extenso, forman parte de la obra más emblemática de la historiografía naval: *La influencia del poder naval en la historia (1660-1738)*, publicada en 1890, que constituyó un intento deliberado por definir los principios de ese poder en una época de transición tecnológica. Durante la primera mitad del siglo XIX la tecnología marítima se perfeccionaba día a día, lo que provocó que el pensamiento naval quedara rezagado, especialmente en EUA, razón por la cual Mahan elaboró una teoría estratégica naval para dicha nación a largo plazo.

Otra obra representativa de Mahan, donde se reconoce la importancia del control del mar y el rol que éste ha desempeñado en la historia mundial, es *Estrategia marítima*, publicada en 1911. Los dos trabajos impactarían a los círculos gobernantes tanto en el extranjero como en su país, pues la influencia del teórico sobre los gobiernos no sólo sirvió para que construyeran barcos acorazados y establecieran bases navales, sino que los indujo a anexar territorios en ultramar pensando que podrían proporcionarles nuevas claves de control en las rutas del comercio oceánico y el paso de buques de guerra.

Es posible que Mahan haya sido uno de los estudiosos que influyeron en el desencadenamiento de la de la Primera Guerra Mundial, pues sus ideas trascendieron en el congreso de los EUA, en el Káiser de Alemania y en el Emperador de Japón; es decir, los escritos de Mahan contribuyeron al surgimiento de un imperialismo radicalizado entre las grandes potencias hacia un destino oceánico.

---

<sup>2</sup> *Idem.*

Desde la perspectiva cultural, cuando la situación geográfica de un país se orienta al desarrollo de una conciencia social marítima se facilita la labor de alinear a la nación hacia un destino oceánico y convertirlo en una potencia marítima próspera y pujante. El mar y el espacio oceánico han jugado un papel de gran importancia en la historia, que es imposible desconocer. Si estudiamos detalladamente la historia, descubriríamos que determinados pueblos marítimos llegaron a ser grandes imperios y grandes naciones gracias a su situación favorable con el mar. Jaime Vicens Vives (1981) tiene una opinión muy interesante sobre el particular: “El tipo más evolucionado de civilización corresponde, en general, a los pueblos marítimos, siempre que el mar sea para ellos una puerta abierta al océano y no una frontera que les separe del mundo exterior”.<sup>3</sup> Por otra parte, el geógrafo alemán Friedrich Ratzel (1844-1904) vio, al igual que muchos otros teóricos, la importancia del mar en la vida de la humanidad; abogó por la misma conclusión a la que llegó años después Vicens Vives, al referirse a los elementos espirituales del poder marítimo: la prudencia, la perseverancia y la amplitud de miras. Su entusiasmo por concepciones marítimas fue tan grande que no vaciló en acuñar la siguiente fórmula: “La creación y el mantenimiento de una potencia marítima fomentan las fuerzas espirituales de un país en mucho mayor grado que el dominio de grandes territorios, y, además, las renuevan inagotablemente”.<sup>4</sup>

Alfred Thayer Mahan asumía la idea de que un pueblo que anhelase llegar al máximo apogeo marítimo necesitaba que su población en general conociera la importancia del mar, y con base en esto aprovechar lo que se tenía. Proponía considerar y observar una serie de factores que afectan y estimulan el poder marítimo, a saber: situación geográfica, configuración física, extensión territorial, población, carácter nacional y clase de gobierno. Una vez que se adquirían y se tenía conciencia de estas características, un pueblo o nación podía desarrollar un poder naval pleno, y no antes. Este trabajo se propone revisar justamente estos factores para desprender de ello algunos ejemplos representativos de la historia y contrastarlos con las condiciones del caso mexicano.

---

<sup>3</sup> Vicens Vives, J. *Tratado general de geopolítica, el factor geográfico y el proceso histórico*, p. 110.

<sup>4</sup> *Idem.*

## EL FACTOR SITUACIÓN GEOGRÁFICA

El planeta Tierra tiene una extensión de aproximadamente 510'072,000 km<sup>2</sup>; de los cuales 148'940,000 son de tierra firme y 361'132,000 km<sup>2</sup> de agua (mares y océanos). Dentro del planeta existen cinco continentes en donde coexisten 194 países; sin embargo, el orden mundial sólo se decide por unas cuantas naciones que encabezan el poder económico, político y militar.

La situación geográfica de un país favorece a las fuerzas militares, lo que proporciona la ventaja estratégica, generando condiciones para la existencia de una base excelente de operaciones en la que puedan emprenderse acciones en contra de algún enemigo extranjero. Pero al igual sirve para controlar el comercio marítimo y proteger los intereses que cierto país trae consigo.

La situación geográfica se entiende como la salida al mar que un país tiene. Mahan creía fielmente que si un Estado estaba situado de tal manera que no se viera obligado a defenderse por tierra, ni pudiese pensar en extender su territorio de igual forma, y al tener que dirigir todos sus designios hacia el mar, llevaba ya una ventaja positiva con relación a otros pueblos que puedan tener alguna frontera continental.<sup>5</sup> Para él, la situación geográfica con respecto al mar era lo que le dio ventaja a Inglaterra frente a Francia y Holanda durante los siglos XVIII y XIX, pues Inglaterra no podía ser invadida por medios terrestres. Durante la época de Mahan había cuatro paraísos marítimos que debían ser considerados ventajosos para una nación que buscara convertirse en potencia naval, que eran Cuba, Australia y Japón, y posteriormente se anexaría a esta lista Hawái. Estos cuatro lugares tienen algo en común: son islas. En la visión del teórico en las islas no existen dificultades; por el contrario, al no tener frontera continental los pueblos insulares son más dados a la libertad que los pueblos que habitan en continentes, y esto les da una ventaja en la defensa de su territorio.

---

<sup>5</sup> T. Mahan, Alfred, *Influencia del poder naval en la historia*, pp. 98-100.

Con lo dicho, podemos decir que si la naturaleza ha colocado a un país en circunstancias tales que además de tener facilidades no solamente para atacar y defenderse, cuenta con acceso fácil al mar libre, y al mismo tiempo domina uno de los grandes pasos del tráfico del mundo, es evidente que la importancia estratégica de su situación es grandísima.

Cuando nos referimos a situación geográfica, este concepto no necesariamente se concibe como el extenso territorio que una nación puede poseer; también conlleva la posición política que ésta tiene y las ventajas que le otorga esta condición con respecto a otros países. De esta manera, para poder decir que un país tiene una situación geográfica propicia ésta debe gozar de ciertas características: salida al mar que le permita tener contacto con otras naciones, para poder así explotar el amplio comercio internacional; al igual debe permitir la comunicación no sólo exterior, sino también interior; incidir en la amplia movilidad entre sus puertos y costas en pro de impulsar las actividades de la flota mercante y, en caso de peligro, la de guerra. Otro aspecto favorable que se puede presentar, pero no en todos los casos, es la de contar con ríos navegables que vayan rumbo al interior del territorio, y así movilizar el comercio exterior y doméstico; un ejemplo de esto es el río Mississippi. En lo que se refiere a las islas, existen pocas dificultades, las condiciones de éstas pueden facilitar mucho el desplazamiento marítimo.

Los pueblos marítimos o talasocracias<sup>6</sup> surgieron en la mayoría de los grandes continentes. Por ejemplo, en Asia el desarrollo costero ha engendrado un cúmulo de fenómenos culturales y políticos completamente diferentes de los del resto del mundo. Los pueblos asiáticos tuvieron un avance diferente entre sí por las características geográficas que posee este gran espacio. Dentro de Asia existen factores que permitieron el contacto con otros pueblos y el intercambio cultural, pero en su mayoría hubo motivos de carácter geográfico que no permitieron el acercamiento y la comunicación hacia el interior, como el monte Everest o el desierto de Gobi. Esto a la vez provocó que el continente fuera cuna de culturas completamente diferentes, que éstas, a la vez, tuvieran formas desiguales de aprovechar sus

---

<sup>6</sup> Por talasocracia se conoce al dominio ejercido por un Estado sobre los mares.

condiciones geográficas y de explotar el mar; o bien su situación provocó conflictos bélicos que los debilitaron, lo que permitió la entrada de los europeos al comercio asiático y preparó la colonización europea en Asia. Algunas culturas marítimas que se desarrollaron en este continente y que a la vez crearon su propia forma de aprovechar los recursos marítimos fueron los chinos, mongoles, japoneses, hindúes, fenicios, árabes y turcos-otomanos.

Los chinos son un pueblo milenario, conocido como la cuna de la civilización en Asia oriental. La situación geográfica de China, aprovechada especialmente durante el reinado de la dinastía Ming (1368-1644), le dio al imperio una importante ventaja estratégica para controlar gran parte del comercio que se movilizaba en el mar de China. El imperio se extendía desde el Mar Amarillo, Mar de China oriental y el Mar de China Meridional hasta las regiones del Tíbet, Tumed, Chahar, Yurchen, Laos, Birmania y Vietnam. Gracias a sus fronteras marítimas China tuvo la posibilidad de entrar en contacto comercial con embarcaciones portuguesas, españolas y holandesas durante el siglo XVI; esto trajo grandes cantidades de plata procedentes de las colonias de aquellos imperios y una bonanza económica importante para la dinastía Ming.

Actualmente China es una de las potencias económicas más trascendentes del mundo; posee un territorio de 9'596,961 km<sup>2</sup>,<sup>7</sup> colindando con Mongolia, Kazajistán, Tayikistán, Afganistán, India, Nepal, Bután, Myanmar, Corea del Norte y Rusia. Tiene dentro de su territorio algunos de los puertos comerciales más importantes del mundo, como los de Shanghái, Shénzhen, Guangzhou, que demuestran su gran poder económico.

Mongolia, por su parte, es un país que se encuentra en Asia oriental al norte de China. Aproximadamente durante el año de 1206 se extendía en lo que actualmente es Mongolia, una parte de China y Rusia. Debido a los grandes esfuerzos de Gengis Kan durante el siglo

---

<sup>7</sup> Obtenido de: <http://espanol.mapsofworld.com/continentes/asia/mapa-de-china>, consultado el 14 de marzo de 2017.

XIII, el imperio mongol pudo extenderse un poco más, a consecuencia de las invasiones efectuadas en toda Asia central y Asia occidental, llegando a Europa en la década de 1240. De esta suerte, el imperio obtuvo salidas marítimas en el Mar Caspio, el Mar Negro, el Golfo Pérsico y al Mar Mediterráneo, hasta el año de 1259 con la muerte del líder. Posteriormente con el reinado de su nieto, Kublai Kan, el poderío mongol se extendería hasta toda China,<sup>8</sup> en el año de 1279, consiguiendo salida en el Mar de China y con ello el control del comercio de la ruta de la seda. Posteriormente el imperio lograría extenderse hasta la India durante el siglo XIX. En la actualidad Mongolia mantiene 1'564,116 km<sup>2</sup> de territorio,<sup>9</sup> pero su figura en la política internacional es casi nula; ahora Mongolia es una república constitucional en vías de desarrollo que no mantiene salida al mar.

Dentro de Asia oriental, al noroeste de China, se ubica el archipiélago japonés, conformado por 6,852 islas. Como tal, no comparte ninguna frontera con otros países al estar rodeado por las aguas del Océano Pacífico y el Mar de Japón o Mar Oriental.<sup>10</sup> Vía marítima su entorno inmediato es con China, Corea del Norte, Corea del Sur y Rusia. Su situación geográfica permitió crear una cultura propia y una unidad fuerte entre sus habitantes. Gracias a ello pudo evitar las invasiones mongolas en los años 1274 y 1281; al igual impidió que los europeos se adentraran demasiado dentro de su territorio durante el siglo XVI. A finales del XIX Japón reestructuró su gobierno, ejército y armada, lo cual le dio la posibilidad de declararle la guerra a China en 1894, provocando que este país cediera parte de Manchuria y la isla de Formosa a Japón.

A principios del siglo XX, en 1914, durante la Primera Guerra Mundial, la nación nipona declaró la guerra a Alemania, permitiéndole controlar los territorios controlados por los alemanes en China (la provincia de Shandong en China y las islas Marianas, islas

---

<sup>8</sup> Kublai Kan fue el gobernante mongol, creador de la dinastía Yuan; ganó una gran fama en Europa debido a los escritos de Marco Polo.

<sup>9</sup> Obtenido de: <http://espanol.mapsofworld.com/continentes/asia/mongolia/>, consultado el 14 de marzo de 2017.

<sup>10</sup> Tanaka, Michiko, *Historia mínima de Japón*, p.61.

Carolinas, las islas Marshall y las islas Belau, Palaos, Palau) y la antigua Micronesia española que pasaron a la soberanía de Alemania y posteriormente a los Estados Unidos de América en el Pacífico, que fueron parte de Nueva Guinea alemana.<sup>11</sup> En 1931 Japón invadió Manchuria, en 1937 haría lo propio en parte de China, controlando para 1942 más de 90% de su industria. En 1941, a través de una especie de guerra relámpago, usó su situación en el Pacífico para apoderarse de territorios ricos en materias primas, que estaban en manos de potencias europeas, como fueron los casos de Tailandia, Birmania, Borneo, Hong Kong, Filipinas, Nueva Guinea, las islas Salomón; e invadió y ocupó Attu, Agattu y Kiska en las Islas Aleutianas frente a la costa de Alaska. Durante las primeras décadas del siglo XX Japón se convirtió en el imperio más importante de Asia. A consecuencia de la Segunda Guerra, Japón, que resultó una de las partes perdedoras del conflicto, actualmente posee 377,915 km<sup>2</sup>,<sup>12</sup> espacio que no es ni la mitad del antiguo imperio japonés, pero su economía es una de las más importantes del mundo. Al presente la producción de Japón es tres veces más de lo que produce toda Europa,<sup>13</sup> poseyendo grandes puertos comerciales en Tokyo, Nagasaki, Mizushima, Shimonoseki y Yokohama, lo que lo coloca como uno de los países más desarrollados del orbe.

Por otra parte, la India se ubica en el sur de Asia; limita con el Océano Índico al sur, con el Mar Árabe al oeste y con el Golfo de Bengala al este, a lo largo de una línea costera de más de 7,000 km.<sup>14</sup> Limita con Pakistán al oeste, al norte con China, Nepal, Bután y al este con Bangladesh y Birmania. Además, la India se encuentra cerca de las islas de Sri Lanka, Maldivas e Indonesia. Durante el reinado de Akbar el Grande, en el siglo XVI, la India disfrutó de un amplio progreso cultural y económico; en esta misma centuria varias potencias europeas como Portugal, Holanda, Francia e Inglaterra establecieron puestos

---

<sup>11</sup> Whitney Hall, Jonh, *El imperio japonés*, p.238.

<sup>12</sup> Disponible en <http://espanol.mapsofworld.com/continentes/asia/mapa-de-japon>, consultado el 16 de marzo de 2017.

<sup>13</sup> Disponible en [https://www.unido.org/fileadmin/user\\_media\\_upgrade/Resources/Publications/IDR/EBOOK\\_IDR2016\\_OVERVIEW\\_SPANISH.pdf](https://www.unido.org/fileadmin/user_media_upgrade/Resources/Publications/IDR/EBOOK_IDR2016_OVERVIEW_SPANISH.pdf), consultado el 16 de marzo de 2017.

<sup>14</sup> INDIA, disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/in.html>, consultado el 17 de marzo de 2017.

comerciales y más tarde sacaron ventaja de los conflictos internos de la península para fundar colonias en su territorio. Para 1845 la totalidad de la India estaba bajo el control de la Compañía Británica de las Indias Orientales. Actualmente este país es una potencia económica importante en el mundo, colocándose en la posición de la tercera potencia económica gracias a su elevado producto interno bruto (PIB) de 8.721 billones de dólares.<sup>15</sup>

En Asia, como se ha dicho, coexistieron a través de los tiempos varias culturas interesantes. En tal contexto histórico-temporal destaca la presencia de un pueblo cuya habilidad para la explotación de las ventajas que el mar le proporcionaba para apoyar sus actividades económicas fue notable, ya que se posicionó como una de las primeras talasocracias de la historia. Este pueblo era Fenicia y sus habitantes, los fenicios, se dieron a conocer por ser buenos navegantes y astutos comerciantes, quienes utilizaron el Mediterráneo para comerciar con Asia, África y Europa, los tres continentes que conecta este mar.

Fenicia es el nombre de una antigua región del cercano Oriente, cuna de la civilización fenicio-púnica, que se extendía a lo largo del oriente Mediterráneo; su territorio se ubicó en lo que actualmente es Israel, Siria y Líbano. A partir del año 1,200 a.C., fue poblada por semitas canaceos. La Fenicia antigua se extendía sobre una estrecha franja costera de 40 km, desde el Monte Carmelo hasta Ugarit. Sus condiciones geográficas, como su suelo montañoso y poco apto para la agricultura, orientaron a sus habitantes hacia las actividades marítimas. Al quedar dividido en pequeñas ciudades-estado, separadas por espolones rocosos, este pueblo se vio obligado a redirigir sus actividades al mar, pues el cabotaje era mejor que las vías terrestres para el contacto entre las ciudades, que se escalonan desde Acre y Tiro, por Sidón y Biblos, hasta Arados y Ugarit. Fenicia fue un estrecho paso entre el mar y el desierto de Siria, en contacto con el sur, a través de Canaán y del Sinaí con Egipto, y al norte, a través del Éufrates, con Mesopotamia y Asia Menor. Estas características espaciales lo destinaban a ser una rica encrucijada comercial, codiciada por

---

<sup>15</sup> ECONOMY INDIA disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/in.html>, consultado el 11 de mayo de 2017.

los grandes imperios vecinos.

Otro pueblo notable fueron los árabes, que se desarrollaron en Arabia durante el siglo VII d.C. Esta zona es una península situada en la confluencia de África y Asia, entre el Golfo Pérsico, el Golfo de Adén y el Mar Rojo. En su conformación física se localiza uno de los desiertos más impresionantes del planeta. Sin duda la situación geográfica que tenía Arabia fue aprovechada para la expansión del islam y para la expansión del imperio islámico, pero antes de esto fue aprovechada por los primeros pueblos que habitaron el lugar; un ejemplo de esto son la tribu Qurays, establecida en La Meca, constituida por mercaderes ambulantes. El comercio había ido ganando poco a poco la península arábiga a través de la peligrosa navegación por el Mar Rojo por medio de caravanas continentales, en especial del Yemen a Siria, pasando a través del Hiyas. En torno a Arabia, sasánidas y bizantinos luchaban desde muchos tiempos atrás por arrebatarse unos a otros la soberanía de las rutas comerciales marítimas y terrestres.<sup>16</sup> Debido a las conquistas dadas por Mahoma se fundó el imperio árabe-islámico. A partir del año 632 al año 750 el imperio se extendió a Persia, Armenia, Siria, el norte de África, España y Portugal, expandiendo con esto la cultura árabe. Actualmente los territorios que formaban la Arabia antigua y donde surgió la cultura invocada son los países de Arabia Saudita, Yemen, Sultanato de Omán y Emiratos Árabes. Arabia Saudita es el país árabe más grande del mundo, desempeña un papel importante en la economía mundial con su enorme riqueza petrolera y grandes reservas de gas natural. Tiene una extensión territorial de 2'149,690 km<sup>2</sup> y una línea de costa de 4,272 km.<sup>17</sup> Los Emiratos Árabes Unidos, por otra parte, que constituyen un emporio petrolero, poseen 83,600 km<sup>2</sup> y 1,318 km. de línea costera,<sup>18</sup> al igual tienen varios de los puertos comerciales más grandes del mundo, como Abu Dhabi, Al Fujairah, Ras al Khaimah, Ajman y Dubái.

---

<sup>16</sup> Cahen, Claude, *El Islam*, p. 5. El Imperio Sasánida es el nombre que recibe el segundo imperio persa durante su cuarta dinastía irania (226-651).

<sup>17</sup> SAUDI ARABIA disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/sa.html>, consultado el 22 de marzo de 2017.

<sup>18</sup> UNITED ARAB EMIRATES, disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ae.html>, consultado el 22 de marzo de 2017.

Finalmente, los turcos otomanos; pueblo que se originó en las estepas de Asia Central, en el Turkestán.<sup>19</sup> Al estar dentro de la ruta de la seda, esto le permitió el contacto con los comerciantes musulmanes y con la cultura musulmana. El Imperio Otomano comenzó siendo uno más de los pequeños Estados turcos que surgieron en Asia Menor durante la decadencia del Imperio Selyúcida. Los turcos otomanos fueron controlando paulatinamente a los demás estados turcos; sobrevivieron a las invasiones mongolas y, bajo el reinado de Mehmed II (1451-1481), acabaron con lo que quedaba del Imperio Bizantino. La primera fase de la expansión otomana tuvo lugar bajo el gobierno de Osmán I y siguió en los reinados de Orkhan, Murad I y Beyazid I, a expensas de los territorios del Imperio Bizantino, Bulgaria y Serbia. Bursa cayó bajo su dominio en 1326 y Adrianópolis en 1361. Las victorias otomanas en los Balcanes alertaron a Europa occidental sobre el peligro que esta potencia representaba y fueron el motivo central de la organización de la Cruzada de Segismundo de Hungría. El sitio que pusieron los otomanos a Constantinopla fue roto gracias a Tamerlán, caudillo de los mongoles, quien tomó prisionero a Beyazid en 1402, pero el control mongol sobre los otomanos duró muy poco. Por último, el imperio logró conquistar Constantinopla en 1453.<sup>20</sup> En su máximo esplendor, entre los siglos XVI y XVII, se extendió por tres continentes, ya que controlaba una vasta parte del sureste europeo, el Medio Oriente y el norte de África: limitaba al oeste con Marruecos, al este con el Mar Caspio, y al sur con Sudán, Eritrea, Somalía y Arabia. El Imperio otomano poseía 29 provincias, en tanto Moldavia, Transilvania, Valaquia y Crimea eran sus Estados vasallos.

El bloqueo de las rutas comerciales por parte del Imperio Otomano durante el siglo XVI incitó a los europeos a buscar nuevas formas de comerciar con Asia y conseguir las tan preciadas especias y mercancías asiáticas que se vendían en Europa, desencadenando así el encuentro con América y la colonización europea en Asia y América. Hoy en día Turquía es un país intercontinental ubicado en Asia y Europa, que se extiende por toda la península de

---

<sup>19</sup> Turquestán es una región histórica de Asia Central que se sitúa entre el Mar Caspio y el desierto del Gobi, y que está poblada mayoritariamente por pueblos de la etnia turca.

<sup>20</sup> Kinder, Herman y Werner Hilgemann, *Atlas histórico mundial. De los orígenes a la Revolución Francesa*, p.217.

Anatolia y Tracia en la zona de los Balcanes. Limita al noreste con Georgia, al este con Armenia, Irán y Azerbaiyán, al norte con las aguas territoriales rusas en el mar Negro, al noroeste con Bulgaria y Grecia, al oeste con las islas griegas del Mar Egeo, al sur con las aguas chipriotas del mar Mediterráneo y con Siria, y al sureste con Irak. La separación entre Anatolia y Tracia está formada por el Mar de Mármara y los estrechos de Turquía (el Bósforo y los Dardanelos), que sirven para delimitar la frontera entre Asia y Europa.<sup>21</sup> Turquía posee actualmente un área de 783,562 km<sup>2</sup> y una línea costera de 7,200 km.<sup>22</sup> Debido a su situación estratégica ha sido una encrucijada histórica entre las culturas y civilizaciones orientales y occidentales. Su territorio ha sido el hogar de varias grandes civilizaciones como los Hititas, Urartu, Cimerios, Imperio Asirio, Imperio Persa, Antigua Grecia, Imperio Romano, Imperio Bizantino, Dinastía Selyúcida, Imperio Otomano y el lugar en el que muchas batallas entre las mismas tuvieron lugar a lo largo de la historia. Turquía influye en la zona comprendida entre la Unión Europea en el oeste y Asia Central en el este, Rusia en el norte y Oriente Medio en el sur, por lo que ha adquirido cada vez más importancia geopolítica.

Pasando al caso del continente europeo, éste se ve conformado por penínsulas conectadas. La más grande de estas estructuras es Escandinavia, en el norte, y separada de la porción continental por el Mar Báltico. Italia, Iberia y los Balcanes son las tres penínsulas más pequeñas. Europa está separada de África por el Mar Mediterráneo; es parte de la macro península más occidental de Eurasia y es el segundo más pequeño continente en términos de superficie. Tiene un área de 10'180,000 km. Las características físicas de Europa permitieron que la mayoría de los pueblos que se desarrollaron ahí tuvieran contacto unos con otros, ya sea por la vía terrestre, y por la marítima.

---

<sup>21</sup> Mapa Turquía disponible en <http://espanol.mapsofworld.com/continentes/europa/turquia/>, consultado el 23 de marzo de 2017.

<sup>22</sup> TURKEY disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/tu.html>, consultado el 23 de marzo de 2017.

Ahora bien, podemos meditar el caso de los pueblos de la Península Ibérica, como son los reinos de España y Portugal en los siglos XV y XVI. Estos reinos compitieron con los genoveses, venecianos y otros Estados que actualmente conforman el territorio de Italia, en particular por el monopolio del comercio en el Mediterráneo. Estos reinos dominaron el comercio marítimo y surgieron como principales potencias en la Europa del siglo XVI y hasta mediados del siglo XVIII, donde fueron reemplazados por nuevas potencias emergentes como Francia e Inglaterra.

España tuvo un auge económico enorme gracias a la ubicación de sus puertos y al número y calidad de su flota mercante, y aprovechando su situación geográfica. La ventaja de poseer el Estrecho de Gibraltar le facilitó el contacto entre África y Europa, lo que permitió también a los pueblos árabes migrar a la Península Ibérica y con esto los pueblos receptores pudieron acceder a los conocimientos navales y de astronomía que los habitantes del medio oriente conservaron de la Edad Antigua y que en el Viejo Mundo europeo había olvidado. Gracias a los conocimientos que los árabes dejaron en la península se extendió la formación de cartas náuticas o portulanos,<sup>23</sup> al igual las naves que ayudarían a los marineros y comerciantes europeos a llegar a Asia para conseguir las tan preciadas mercancías de ese extraño continente. El Estrecho de Gibraltar facilitó también el desplazamiento de las flotas mercantes y de guerra del Imperio Español en el Mediterráneo y en el Atlántico.

No obstante, la pérdida del estrecho de Gibraltar en 1704, a causa de la guerra de sucesión española, fue un duro golpe para el reino de España, ya que se perdió un importante punto estratégico en el Mediterráneo, que después pasó a manos de Inglaterra, enemigo comercial de aquél. De no ser por la pérdida de Gibraltar, la situación de España sería muy análoga a la de Inglaterra; con costa en el Atlántico y en el Mediterráneo, teniendo a Cádiz en el primero y a Cartagena en el segundo; estaría en sus manos todo el comercio de los países de Levante que pasa por sus costas, incluso el que fuese dirigido al Cabo de Buena

---

<sup>23</sup> Los portulanos fueron populares entre los navegantes del siglo XIV y del siglo XV. Por razones de procedencia existen cuatro grupos de estos materiales: italianos, mallorquines, portugueses y árabes.

Esperanza. Inglaterra no sólo le ha quitado a España el dominio del Estrecho, sino que ha puesto un obstáculo para la fácil unión de las dos divisiones de la flota española, pues el estrecho de Gibraltar divide los puertos que España posee en el Mediterráneo y en el Atlántico.

Actualmente España es un país que ha sobrellevado fuertes problemas económicos; tiene una presencia internacional relativamente débil; el poderío económico que ostentaba en el siglo XVI fue suprimido. Posee una extensión territorial de 498,980 km<sup>2</sup> y una línea costera de 4,964 km.<sup>24</sup> Hoy en día la situación geográfica de España es utilizada para los intereses económicos de otros países como Estados Unidos e Inglaterra.

Por otro lado, los ingleses se desarrollaron por la parte sur y central de Gran Bretaña, isla que comparten hasta ahora con los galeses y los escoceses. Inglaterra limita al norte con Escocia, al oeste con Gales, sus dos fronteras terrestres; al noroeste con el mar de Irlanda, al suroeste con el mar Celta, al este con el Mar del Norte y al sur con el Canal de la Mancha. Al estar completamente rodeadas por mar y no tener frontera continental, las islas británicas se han convertido en uno de los pocos territorios favorecidos por las grandes riquezas y ventajas geopolíticas que provee el océano. El amplio y continuo contacto con el mar produjo una conducta positiva en oposición a que el suelo inglés era muy poco fértil. Las actividades marítimas fueron más propicias para levantar la economía inglesa y derribar a otras potencias como España y Portugal. La situación geográfica que tuvo Inglaterra le permitió tener colonias en América, África y Asia y Oceanía, ejemplo de esto fueron, las Trece Colonias Inglesas, Sudáfrica, la India y Australia. Al igual, esta condición admitió que se colocara como la primera potencia naval del mundo a finales del siglo XVIII hasta principios del siglo XX. Actualmente Inglaterra encabeza a Gran Bretaña, poseyendo una línea de costa de 12,429 km.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> SPAIN disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/sp.html>, consultado el 23 de marzo de 2017.

<sup>25</sup> UNITED KINGDOM disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/uk.html>, consultado el 24 de marzo de 2017.

Otro ejemplo representativo dentro de las talasocracias más relevantes de la historia es el caso de Oceanía, que se caracteriza por ser el continente más desconocido y el menos poblado, con 29 millones de habitantes sobre una superficie de ocho millones y medio de km.<sup>2</sup>. El significado de su nombre tiene su origen en el hecho de que posee más cantidad de mar que de superficie terrestre. Está compuesta por miles de islas esparcidas en el más grande de los océanos: el Pacífico. Dentro de este contexto espacial destacan la Polinesia, que geográficamente puede describirse como un triángulo de 30 millones de km.<sup>2</sup>, con sus extremos en Hawái, Nueva Zelanda y la Isla de Pascua. Los otros grupos principales de islas situados dentro del triángulo polinesio son Samoa, Tonga, las cadenas de islas Cook y la Polinesia Francesa. Fuera de este gran triángulo se encuentra Tuvalu. Hay también enclaves de población polinesia en Papúa Nueva Guinea, islas Salomón y Vanuatu.

Probablemente la cultura polinesia proviene de la cultura lapita,<sup>26</sup> que se desarrolló al norte de Melanesia hace unos 3,000 a 3,500 de años y se extendió por el oeste de Polinesia hace 2,100-3,200 años. Seguramente los grupos de cultura lapita, provenientes de Indonesia, migraron primero por Melanesia hasta desarrollar una cultura de grandes viajes en sus piraguas dobles. Entre los años 1,600 a. C. y 1,200 a. C. se desplazaron desde lugares como el archipiélago Bismarck, Vanuatu y Nueva Caledonia, hasta Samoa, Fiyi y Tonga.<sup>27</sup> Samoa fue el centro de dispersión de la cultura polinesia. Desde allí ocuparon las islas Cook, Tahití y Tuamotu y arribaron a las islas Marquesas en el siglo III; a Hawái y Pascua entre el siglo IV y el siglo VI. A partir de Tahití, llegaron a Nueva Zelanda desde el siglo VIII.<sup>28</sup>

Según la historiografía peruana, es posible que los incas navegaran y comerciaron con los polinesios de las Marquesas u otras islas de Oceanía. De hecho, algunos historiadores e investigadores piensan que esto sería una hipótesis para explicar que el camote (*Ipomoea batatas*), planta americana, llegara tempranamente hasta Nueva Zelanda, aun cuando la

---

<sup>26</sup> Lapita es el nombre de una cultura neolítica, precursora de diversas culturas contemporáneas de parte de Oceanía Cercana y posteriormente de Polinesia.

<sup>27</sup> Denoon, Donald, *The Cambridge history of the pacific islanders*, p. 9.

<sup>28</sup> *Idem*, p.13.

evidencia apunta a que aves marinas y migratorias habrían transportado la semilla. Con certeza se puede aseverar que hubo contactos marítimos precolombinos entre polinesios y la costa sur del actual Chile, puesto que se ha comprobado que en el siglo XIV gallinas de Tonga llegaron hasta la costa chilena. Si bien los pueblos de Oceanía no usaron el mar y su situación geográfica con fines de explotación y comerciales, sí lo hicieron para permitir el desplazamiento de las migraciones, lo que ayudó a expandir su cultura por casi toda Oceanía, además de facilitar el contacto con Asia y América, dando posibilidad a un intercambio cultural.

En América, en tanto, no se dieron casos de impulso comercial a través del mar, ni su utilización como factor militar sucedió en Europa y en algunas partes de Asia, ni tampoco de desplazamiento como el que se dio con las grandes migraciones de Oceanía. No obstante, esto no quiere decir que los pueblos que se desarrollaron en este continente fuesen ajenos al mar, ya que algunos los pueblos aprovecharon, explotaron y comerciaron con algunos productos que este medio les proveía, como la sal y el pescado.

Tanto en África como en América las técnicas y los conocimientos de aprovechamiento del mar, ya en el ámbito comercial como en la cuestión militar serían introducidas por los colonizadores europeos después de las expansiones de finales del siglo XV y principios del siglo XVI, donde convertirían a estos dos continentes en puntos estratégicos para el tráfico comercial.

## **EL FACTOR CONFIGURACIÓN FÍSICA**

Plantea A. T. Mahan que la costa de un país constituye una de sus fronteras, y cuanto más fácil sea trasponerla tanto mayor será la tendencia a comunicarse con el resto del mundo. Los puertos numerosos y profundos son condición de poderío y riqueza, y con doble motivo si están en la desembocadura de ríos navegables a los cuales fluye el comercio interior del país. En tiempo de guerra son, en cambio, origen de debilidad por la misma

facilidad de su acceso si no están debidamente defendidos. Un Estado que tenga este arreglo necesita disponer de un fuerte poderío naval, si no quiere verse reducido a la impotencia.<sup>29</sup> Las palabras del teórico naval significan que una entidad política que desee convertirse en potencia marítima necesita conectar sus costas con el resto de su territorio; de esta manera los productos y materias primas con las que se desea comerciar pueden tener una mejor movilidad; para esto se necesitan astilleros y puertos. En los astilleros se construirán los barcos que se necesitan para movilizar el comercio exterior, y los puertos servirán para activar las mercancías internas y externas, al igual que a la flota mercante y militar. Los puertos son esenciales para el desarrollo de un Estado; tendrán que estar ubicados en puntos estratégicos y habrán de estar bien defendidos. Si una entidad adquiere estas cualidades tendrá una gran ventaja sobre otras con respecto al dominio del mar. Recordemos que los puertos son un medio de comunicación con el resto del mundo.

En el razonamiento de Mahan no fueron sólo las grandes armadas militares y la adaptación de la artillería en los buques lo que permitió a España y Portugal, por ejemplo, tener un dominio marítimo, con lo que obtuvieron poder y riqueza con los territorios conquistados en América y Asia durante los siglos XV, XVI y XVII, sino sus puertos que estaban en una ubicación estratégica sobre el Mediterráneo; de esta manera, el abastecimiento y mantenimiento de estos sitios permitió a esos reinos tomar ventaja en el comercio de especias con Asia y las exploraciones marítimas.<sup>30</sup>

El caso francés es interesante. Francia posee en la actualidad un territorio de 643,801 km.<sup>2</sup> y una línea costera de 4,853 km. Dicho país comparte frontera con Andorra, Bélgica, Alemania, Italia, Luxemburgo, España y Suiza; además tiene vínculo marítimo hacia el Mar Mediterráneo, el Océano Atlántico, el Canal de la Mancha y el Mar del Norte.<sup>31</sup> Durante el reinado de Luis XIV la armada francesa era tan grande como la inglesa y la

---

<sup>29</sup> Mahan, *op. cit.*, pp. 103-104.

<sup>30</sup> *Idem*, p. 104.

<sup>31</sup> France disponible en: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fr.html>, consultado el 11 de abril de 2017.

holandesa, lo que le permitió competir con estas potencias y desplazar a España como fuerza mundial. En el siglo XVII los franceses aprovecharon su configuración física distribuyendo su flota militar y mercante tanto en el Canal de la Mancha como en el Mar Mediterráneo, consiguiendo una fluidez en su comercio interno y externo, al igual favoreció la comunicación con sus colonias en América. El aprovechamiento de las costas francesas fue fundamental dado que ellas no se conectan entre sí, esto hacía que el país quedara dividido en dos, lo que dificultó la conexión de su flota mercante y que afectaba, en caso de invasión o de guerra, la movilidad de su flota militar. El poderío económico de Francia decaería después de prestar ayuda a los Estados Unidos con su guerra de independencia, a consecuencia de los gastos del conflicto armado y con la revolución francesa a finales del siglo XVIII; posteriormente, durante las guerras napoleónicas a principios del siglo XIX, Francia no tuvo puertos dignos para navíos al este de Brest, lo que fue una gran ventaja para Inglaterra, la cual poseía en sus costas del Canal de la Mancha dos grandes arsenales, en Plymouth y Portsmouth, además de otros puertos de refugio y aprovisionamiento. Este defecto en la configuración física de Francia se solucionó posteriormente con las obras efectuadas en Cherburgo, la cual consistió en la creación y abastecimiento de puertos en esa zona. Aunque en algún tiempo los medios físicos de Francia fueron deficientes, se puede rescatar que los puertos militares que poseía en el Canal de la Mancha eran excelentes y lo mismo pasaba con los del Atlántico y el Mediterráneo, algunos situados en la salida de grandes ríos que facilitaba el desplazamiento interior y exterior. Para 1890 Francia era la segunda potencia naval del mundo, fue entonces cuando el primer libro de Mahan fue traducido del inglés al francés, impresionando a los oficiales de la marina francesa. La configuración física convirtió a Francia en un país poderoso, con un auge y potencial económico superior al de otras naciones, produciendo más de lo que sus habitantes necesitaban.

Otra potencia importante fue Holanda, que dominó los mares durante los siglos XVI-XVII, y por lo mismo compitió con países como España, Inglaterra y Francia, reinos que poseían una extensión territorial más amplia que la holandesa y una línea de costa más extensa.

Siendo espacio marítimo, Holanda se ubica en la costa del Mar del Norte, en la desembocadura de los ríos Rin y Mosa. Cuenta con numerosos ríos y lagos y un extenso canal interior. Aún en el presente colinda, al sur, con la región de Zelanda; al norte, con Frisia; y al este, con el IJsselmeer y las regiones de Flevolanda, Utrecht y Brabante Septentrional. Actualmente el territorio holandés, forma parte de los países bajos.<sup>32</sup> Tal vez la pobreza del suelo y las peligrosas costas empujaron al pueblo holandés a aprovechar la configuración física con la que contaban, en un primer instante con la industria de la pesca; posteriormente el descubrimiento del método de salación del pescado proporcionaría a los holandeses materiales de exportación y para el consumo del interior, formando así los cimientos de su riqueza y de su grandeza económica.

Los puertos que Holanda se dedicó a posicionar estratégicamente en sus costas, el abastecimiento de éstos y su situación geográfica entre el Báltico y Francia, y entre el Mediterráneo y la desembocadura de los ríos alemanes, los hizo absorber con gran rapidez casi todo el tráfico comercial de Europa. Así los materiales de construcción naval que salían de las costas del Báltico, el comercio de España con el Nuevo Mundo, los vinos de Francia y el comercio de cabotaje francés, se transportaba, durante el siglo XVII, por la flota comercial holandesa. Hasta buena parte del comercio inglés se hacía con barcos holandeses. Con esto podríamos decir que Holanda fue la dominadora de los mares y la potencia naval predilecta durante el siglo XVII y mediados del siglo XVIII. No podemos afirmar que la grandeza económica de Holanda se debió a la pobreza de su suelo y de sus recursos naturales, pero sí podemos decir que estas razones influyeron en el pueblo holandés a ver con buenos ojos la explotación de mar. Lo que también se puede aseverar es que la numerosa flota mercante que llegó a poseer Holanda, amén del aprovechamiento de su configuración física, dependió en absoluto de su poder naval.

---

<sup>32</sup> NETHERLANDS disponible en: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/nl.html>, consultado el 13 de abril de 2017.

España, por otra parte, gracias a la explotación de los recursos naturales en las colonias que poseía entre los siglos XVI y finales del XIX en África, Asia, y a la plata que se extraía principalmente de América, los españoles pudieron convertirse en la potencia dominadora del mundo y del comercio durante los siglos XVI y finales del XVIII. El pueblo español logró obtener una gran línea de costa gracias a la guerra de reconquista entre los años de 722 y 1492 y a las alianzas matrimoniales que se daban con los distintos reinos de la Península Ibérica. Las costas españolas colindaban con el Océano Atlántico, el Golfo de Vizcaya y el Mar Mediterráneo; debido a esto se lograron acondicionar puertos estratégicos como el puerto de Palos, San Lucas y Cádiz, que permitieron emprender, posteriormente, las expediciones marítimas y el tráfico comercial. En consecuencia al “descubrimiento” de América en 1492, España exploró y colonizó grandes extensiones de ese nuevo continente, desde el actual suroeste de Estados Unidos, México, y el Caribe, hasta Centroamérica, la mayor parte de Sudamérica y la costa noroeste de Norteamérica (actual Alaska y Columbia Británica). Todos estos territorios se añadieron a la corona de Castilla y más tarde a la corona española. Inicialmente se organizaron en dos virreinos, el de la Nueva España y el del Perú. Con el descubrimiento y asentamiento de varios archipiélagos del Pacífico, a finales del siglo XVI,<sup>33</sup> se incorporaron al imperio las Indias orientales españolas formadas por las Filipinas, las Marianas (que incluían Guam) y las Carolinas (que incluían las Palaos), bajo la jurisdicción de la Nueva España. Más tarde, el Virreinato del Perú se dividió en dos: el de Nueva Granada y el del Perú, y finalmente se creó el del Río de la Plata.

El Imperio español alcanzó los 20 millones de kilómetros cuadrados a finales del siglo XVIII; aunque su máxima expansión se produjo entre los años 1580 y 1640, durante los reinados de Felipe II, Felipe III y Felipe IV, período en el que tuvo lugar la unión dinástica con Portugal. En los siglos XVI y XVII funcionó una estructura territorial propia, virreinal y no colonial. Este sistema, muy diferente al de otros imperios europeos, basado en la consideración de los territorios de ultramar como extensiones de la metrópoli, y por tanto

---

<sup>33</sup> Fusi, Juan Pablo, *Historia mínima de España*, p.23.

iguales en derechos a los de la península ibérica, funcionó hasta el año 1768. Hasta el último período del imperio, en el siglo XIX, España no adquiere estructura puramente colonial.

El español fue el primer gobierno de alcance mundial o global al abarcar grandes extensiones de territorio que no se comunicaban por tierra en todos los continentes, a diferencia de otros grandes imperios anteriores como el romano o el mongol. Gozó durante dos siglos de una prosperidad económica; toneladas de plata llegaban a la Península Ibérica provenientes de América, pero se concentró tanto en explotar y sacar los recursos naturales de sus colonias que dejó de lado el abastecimiento de sus puertos y su marina. En el siglo XVII la mayoría del comercio español se hacía en barcos holandeses, siendo así Nápoles y Holanda los brazos que mantenían vivo el comercio español. Desde entonces la marina española sufrió derrotas e incluso la aniquilación completa de sus flotas en algunas batallas, dejando en niveles humillantes a su capacidad marítima. La consecuencia fue la destrucción de su flota y con ella la muerte de su industria naval.

Durante la guerra de los ochenta años, en el siglo XVI, a causa de la supremacía ejercida en los mares por parte de Holanda, España se vio obligada a enviar sus tropas por tierra, la cual fue una estrategia muy costosa y tardada, en lugar de mandarlas por el mar. Los holandeses aprovecharon esta situación para abastecer con sus barcos a las tropas de su enemigo, cosa que en nuestros tiempos podría parecer extraña, recibiendo a cambio dinero que favorecía a la bolsa de Ámsterdam. El poder naval español fue decayendo poco a poco. La incapacidad de mantener su flota mercante y su flota de guerra provocaron que este reino perdiera gradualmente las colonias que conservaba como restos de su grandeza. Los Países Bajos, Nápoles, Sicilia, Menorca, La Habana, Manila y Jamaica fueron arrancados en diferentes épocas a este reino con una marina frágil y con un poder naval deficiente.

Con respecto a los países americanos está, por ejemplo, el caso de Bolivia, que en 1825 emergió como territorio independiente, colindando con Brasil, Perú, Chile, Paraguay y

Argentina; poseía salida al mar, condición que conservó sólo por 58 años, perdiéndola en la guerra del Pacífico contra Chile en 1883. La mala administración de la configuración física boliviana permitió que los invasores chilenos se adentraran en su territorio, a causa de una alza a los impuestos que el gobierno boliviano pedía a la empresa Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, lo cual, según el gobierno chileno, era una grave violación del tratado de límites de 1874 que prohibía nuevos impuestos o el aumento de estos. Este país protestó y solicitó reducir el pleito a un arbitraje, pero, el gobierno boliviano de Hilarión Daza consideraba el asunto como interno y sujeto a la jurisdicción de las cortes bolivianas. Chile advirtió al gobierno boliviano que no se considerarían ligados al tratado limítrofe de 1874 si Bolivia no suspendía el impuesto. Por el contrario, el gobierno boliviano canceló la licencia a la compañía chilena, embargó sus bienes, y los puso a remate. El día del remate, el 14 de febrero de 1879, las fuerzas militares chilenas ocuparon la localidad boliviana de Antofagasta sin resistencia, una ciudad mayoritariamente habitada por chilenos y europeos, y comenzaba el avance de sus fuerzas al resto del litoral boliviano.<sup>34</sup> La guerra le costó a Bolivia la cesión de 158,000 km.<sup>2</sup> de su porción costera, además del territorio de Antofagasta, el cual contaba con los puertos mayores de Mejillones, Cobija y Tocopilla. Con el tratado de 1904 Bolivia perdió todo derecho al mar al ser impuesto por el dominio del territorio en litigio por parte de Chile. La ineficiencia administrativa de la configuración boliviana trajo problemas bélicos y políticos que en la actualidad repercuten en ese país. Actualmente Bolivia posee un territorio 1'098,581 km.<sup>2</sup> sin salida al mar.<sup>35</sup> Este caso representa un claro ejemplo de lo que puede sobrevenir si no se tiene un poder naval sólido, pues como dice Alfred Thayer Mahan, un país que tenga configuración, necesita disponer de un fuerte poderío naval, si no quiere verse reducido a la imponentia.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> Guerra Vilaboy, Sergio, “La dramática historia de la Guerra del Pacífico (1879-1883) y sus consecuencias para Bolivia”, Revista Izquierdas, N°15, abril 2013, ISSN 0718-5049, pp. 193-213.

<sup>35</sup> BOLIVIA disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bl.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

<sup>36</sup> Mahan, *op. cit.*, pp. 107.

## EL FACTOR EXTENSIÓN TERRITORIAL

Esta es la última circunstancia espacial que influye en el desarrollo de un país como potencia marítima. Tiene más importancia la longitud total de la costa y sus características que el área del país. La extensión de la línea de costa es un factor que puede ser de fuerza o debilidad; pero no bastan los kilómetros del litoral, sino, acaso más importante, la infraestructura con la que está equipado. Los países pueden compararse bajo este punto de vista con las fortalezas en las que la guarnición necesita ser proporcionada a su recinto exterior.<sup>37</sup> Según Mahan, la extensión del territorio debe guardar relación con la cantidad de habitantes del país, ya que si la población es escasa no tendrá la capacidad necesaria para poblar y defender una extensión grande, lo que puede llegar a constituir un factor de debilidad más que de fuerza, frente a las ambiciones de expansión externas.

En el sentido arriba señalado, la historia de los Estados Unidos nos ha revelado que no existe ningún impedimento para promover la expansión territorial. El territorio con el que contaron en un inicio, de 1789-1799, fue el de las antiguas Trece Colonias Inglesas, lo que ahora son los estados de Virginia, Carolina del Norte, Carolina del Sur, Georgia, Pennsylvania, New York, Connecticut, Maryland, Delaware, New Jersey, Massachusetts y Rhode Island. Las aspiraciones estadounidenses para expandir su territorio provocaron una serie de guerras, conflictos, compras y cesiones. En 1803, la adquisición de la Luisiana a Francia durante el mandato del presidente Thomas Jefferson casi duplicó el tamaño de la nación, al mismo tiempo que la guerra anglo-estadounidense de 1812 fortaleció aún más el nacionalismo entre la población. En 1819 una cadena de incursiones militares en Florida obligó a España a ceder este y otros territorios de la costa del Golfo, concluyendo en el Tratado de Adams-Onís. La década de 1830 ejemplifica la política de remoción india que despojó a varios pueblos de sus tierras. Estados Unidos se anexó la República de Texas en 1845, época durante la cual el concepto del Destino Manifiesto se popularizó. En 1846 la firma del Tratado de Oregón con el Reino Unido le otorgó al país los actuales territorios del

---

<sup>37</sup> Mahan, *op. cit.*, pp. 109-110.

noroeste. Dos años más tarde, la victoria en la guerra contra México dio lugar a la cesión de California y la mayor parte del suroeste actual. La fiebre del oro de 1848 y 1849 estimuló aún más la migración hacia el oeste y los nuevos ferrocarriles facilitaron la reubicación de los colonos y el aumento de los conflictos con los nativos americanos. El 30 de marzo de 1867 los Estados Unidos compraron Alaska al Imperio ruso por 7'200,000 dólares, lo que les permitió expandir sus fronteras marítimas al Mar de Bering y tener un amplio contacto con Asia y el comercio con ese continente. Para 1898, después de un golpe de estado a la monarquía indígena hawaiana por parte de los terratenientes estadounidenses, Hawái pasó a ser un protectorado, lo cual permitió a ese país hacerse con un punto estratégico en el Pacífico, el cual condescendió la amplia movilidad de la flota mercante y de guerra estadounidense de América a Asia y viceversa. Actualmente los Estados Unidos poseen una extensión territorial de 9'147,593 km.<sup>2</sup> y una línea de costa de 19,924 km.,<sup>38</sup> lo que convierte a este país en uno de los más extensos del planeta y en una de las mayores potencias navales, militares y económicas del mundo.

Por otro lado, el camino del colonialismo y la expansión territorial rusa se desarrolló a través de 514 años de conquista militar o de uniones ideológicas y políticas. Probablemente su punto de partida es en 1477 y su final se cree que es en 1991. Para tener una idea de su rápida expansión, en 1542 los rusos habían conquistado la Siberia occidental, en 1620 la central, y en 1650 la oriental. Hacia 1671 llegaron al Océano Pacífico y en 1742 cruzaron el estrecho de Bering, dando inicio así a la exploración de Alaska.<sup>39</sup> Mientras que las potencias europeas occidentales estaban en el auge de su expansión comercial marítima tanto en el Atlántico como en el Índico, Rusia llevaba a cabo su expansión territorial al suroeste y al este, llegando al Océano Pacífico por tierra. Al este de los Urales encontraron poca resistencia en una región que se había desarrollado poco desde la llegada del poder mongol. Durante el año 1721 se fundó el imperio ruso, el cual duraría hasta el año de 1917; bajo el mando de Catalina la Grande en 1772, Rusia obtendría una gran expansión territorial con la

---

<sup>38</sup> UNITED STATES disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

<sup>39</sup> Kinder, Herman y Werner, Hilgemann, *op. cit.*, p. 308.

adquisición del Pacífico oriental, Ucrania y los territorios de Asia Central. Al concluir la Gran Guerra del norte (1700-1721), Rusia salió ampliamente favorecida, convirtiéndose en la principal potencia en la región del mar Báltico, alcanzando un importante peso en la política de Europa.<sup>40</sup> Territorialmente el Imperio sueco cedió a Rusia toda la provincia de Ingria, Viborg, el sur de Kexholm, pero conservó la casi totalidad de Finlandia. Cedió también Livonia y Estonia, incluyendo las islas de Ösel y Dagö. A principios del siglo XIX el imperio ruso alcanzaría grandes avances, expandiéndose al occidente. A través de las armas los rusos tomaron el control de varios puntos estratégicos en los Balcanes: la ciudad de Ternopil entre 1809 y 1815, la ciudad portuaria de Cattaro en 1806, y las islas Jónicas en 1805, en el contexto de las guerras napoleónicas. Luego de ser vencido Napoleón, se celebró el Congreso de Viena en el cual Rusia vio su territorio ampliado hacia el oeste; confirmó su posesión de Finlandia y de Besarabia, además de anexarse la mayor parte del Gran Ducado de Varsovia. Aprovechando la debilidad del Imperio chino, en 1858 el gobierno ruso firmó con la dinastía Manchú el Tratado de Aigun; en este tratado obtuvo 600,000 kilómetros cuadrados de territorio en la margen izquierda del río Amur, lo que actualmente separa el territorio de estos dos países. En 1860, por medio del Tratado de Pekín, Rusia ganó espacio al sur del río Amur a lo largo del mar del Este hasta Corea. En la región sur de este territorio los rusos fundaron, en 1860, la ciudad portuaria de Vladivostok. Por medio de este tratado Rusia ganó el derecho de enviar a los comerciantes y misioneros ortodoxos a China y una garantía de participación futura en los asuntos chinos. Posteriormente, en 1867 Rusia vendió Alaska a los Estados Unidos, esperando así un aliado en contra de Inglaterra, nación enemiga rusa de la época. Con la guerra ruso-japonesa de 1904-1905 los rusos perdieron el sur de Sajalín, y después de la Primera Guerra Mundial Rusia dispuso otros territorios como Finlandia, Polonia, Estonia, Livonia, Curlandia, Lituania, Ucrania y Besarabia. Actualmente Rusia es una de las principales potencias económicas y militares del mundo, poseyendo una extensión territorial de 16'377,742 km.<sup>2</sup>

---

<sup>40</sup> *Idem*, p. 290.

y una línea de costa 37,653 km.,<sup>41</sup> convirtiéndose en el enemigo natural y competidor económico de los Estados Unidos.

### **EL FACTOR NÚMERO DE HABITANTES**

En lo que a la población se refiere, es muy importante el número de habitantes de determinado país, especialmente la parte proporcional que se dedica a actividades marítimas. El ejercicio del poder naval en la visión de Mahan se refiere a los recursos humanos que puedan adiestrarse, en poco tiempo, lo suficiente para servir a bordo y manejar el material naval.<sup>42</sup> Al respecto, el teórico considera fundamental la correspondencia entre el poder permanente y la fuerza de reserva; es decir, una gran marina mercante no sólo da necesariamente ocupación a la gente que tripula los barcos, sino también a un gran número de personas que trabajan en los múltiples oficios cuyo objeto es facilitar la construcción y arreglos del material naval, siendo profesiones u oficios que están más o menos relacionadas con el mar y con las embarcaciones de todas las especies.<sup>43</sup> Mahan afirmaba que para su época la fuerza de reserva había perdido la importancia que tuvo antiguamente por el tiempo que tardaba en la construcción de las armas y buques modernos, y porque las naciones procuraban desarrollar, al romperse las hostilidades, el poderío total de su fuerza armada con rapidez tal, para así asentar un golpe decisivo al contrario, antes de que éste tuviera tiempo para realizar un esfuerzo parecido e hiciera entrar en juego la resistencia total de la nación.<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> RUSSIA disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

<sup>42</sup> Mahan, *op. cit.*, p.111.

<sup>43</sup> *Idem.*

<sup>44</sup>*Idem.*

En los años que Alfred T. Mahan estuvo de servicio en la marina de los Estados Unidos, Inglaterra era la nación hegemónica en las artes marítimas del mundo, y con el hierro y el vapor conservó la superioridad que tuvo en los tiempos de la vela y de las construcciones de madera. Junto con Francia eran las dos potencias que tenían mayor capacidad militar, y no se sabía cuál era la más poderosa; se podían considerar, prácticamente, como de igual fuerza en lo referente a material disponible para una guerra naval. Sin embargo, no se tenía en cuenta la supremacía de Inglaterra en las artes mecánicas; ésta le proporcionaba una reserva de obreros que podían con facilidad familiarizarse con los aparatos de los modernos acorazados, y que cuando las cargas de la guerra caían sobre su comercio e industria colocaban en su marina militar los marineros y obreros mecánicos que resultaban, por esta causa, desocupados. Mahan se adelantó mucho a su época sobre el valor relativo de la reserva social organizada, lo cual puede resumirse en la pregunta siguiente: ¿se han hecho probables las circunstancias de una guerra moderna, que de dos adversarios de la misma fuerza próximamente, quede uno tan abatido, después de una sola campaña, que con ella sola se obtenga un resultado decisivo?<sup>45</sup> Mahan pudo haber previsto lo que sería la Primera Guerra Mundial, conflicto que se caracterizó por el dominio de rutas comerciales marítimas.

Antes de la Revolución Francesa, la población de ese país era mucho mayor que la inglesa, pero en lo referente a poder naval, tanto en la eficacia militar y el comercio marítimo, Inglaterra tenía la ventaja, sin importar el número de su población. Los ingleses no eran ajenos a las riquezas y actividades económicas que éstas traían consigo, y la mayoría estaban preparados para las actividades marítimas, de guerra y comerciales, esto les permitió movilizar ampliamente su comercio y en caso de guerra mover su flota militar con más velocidad, con un mayor número de barcos y con más efectividad; al igual permitió tener reservas para que el comercio no se viera afectado en la guerra.

---

<sup>45</sup> *Idem*, p. 114.

La preparación de la población inglesa permitió la colonización y el posicionamiento de bases navales por casi todo el globo, facilitando la protección de las rutas comerciales del imperio. La Real Academia Militar de Woolwich tomó un papel importante en la preparación de la población en las actividades navales. Esta institución se fundó en el año de 1741, con el objetivo de aportar educación y producir buenos oficiales de artillería e ingenieros perfectos. Esta Academia fue conocida popularmente como “La Tienda” (*The shop*), porque su primer edificio fue un taller adaptado del Royal Arsenal de Woolwich. Otro plantel importante en el desarrollo de personal naval fue la Royal Military College (RMC), que abrió sus puertas en Sandhurst, Berkshire en 1799, para entrenar a oficiales de la infantería y la caballería. Ambas fueron cerradas al inicio de la Segunda Guerra Mundial en 1939. Para sustituirlas, se fundó la Real Academia Militar de Sandhurst en 1947 como fusión de ambas instituciones. Para el siglo XIX y mediados del siglo XX, Inglaterra fue la nación marítima más importante del mundo; con la utilización del hierro y el vapor supo conservar la superioridad que tuvo en la época de los barcos de vela y de madera. Actualmente los ingleses son una nación muy apegada a las actividades marítimas, por lo regular su alimentación se basa en recursos extraídos del mar, su comercio es amplio, comercian en todos los continentes, lo que los convierte en la segunda potencia naval del mundo, después de los Estados Unidos.

Para los franceses fue difícil competir con las potencias navales del siglo XVI-XVIII como: Inglaterra, Portugal, Holanda y España. Dichos países mantenían una supremacía en los mares, lo que les permitía poseer colonias en otros continentes, principalmente en América. La búsqueda por sobresalir y competir con dichas potencias trajo unas cuantas derrotas para Francia, como la Batalla de Trafalgar contra los ingleses. La población de Francia durante el siglo XVIII pasó de 21'000,000 a 28'000,000, antes que estaban más apegados a las actividades de la tierra que a las marítimas. Sin embargo, la necesidad de preparar personal para las actividades navales permitió la creación de la *École Centrale de Travaux Publics* (Escuela Central de Obras Públicas) en 1798, que se encargaría de preparar al personal naval y a los ingenieros. No obstante, ante el dominio de la Marina Británica, ésta logró

infligir una serie de importantes derrotas a los franceses. Aun así, la Marina Francesa pudo obtener varios éxitos, como las campañas que llevó a cabo en el Atlántico Picquet de la Motte; en 1766 Bougainville llevó a cabo la primera circunnavegación francesa; durante la guerra de independencia de los Estados Unidos la fuerza naval gala desempeñó un papel decisivo en el apoyo a la parte estadounidense: en un esfuerzo impresionante, lograron derrotar a una flota británica en la batalla de la Bahía de Chesapeake en 1781, permitiendo así que las fuerzas de tierra franco-estadounidenses ganaran la batalla de Yorktown, donde se rindió el ejército inglés en América.

La Revolución Francesa y la eliminación de numerosos oficiales de noble linaje dejó paralizada a la Marina Francesa. Los esfuerzos de Napoleón I para convertirla en una fuerza poderosa se vieron truncadas por la muerte de Latouche Tréville en 1804, y en 1805 por la batalla de Trafalgar, donde los británicos aniquilaron la flota combinada franco-española. El desastre garantizó la dominación naval británica hasta la Segunda Guerra Mundial. En 1810, la Marina Francesa logró una importante victoria contra los británicos durante las guerras napoleónicas; fue la batalla de Grand Port, un conflicto armado entre escuadrones de fragatas para ganar el control de ese puerto en Isla de Francia (ahora Mauricio) en el Océano Índico, ganada por el almirante Duperré. Actualmente Francia tiene una importante marina mercante y de guerra, su población atiende de forma adecuada las actividades marítimas; invierte en gasto militar un monto de 35,000'000,000 millones de dólares y un PIB anual de 2.737 billones de dólares,<sup>46</sup> el cual proporciona un gran nivel de vida a su población.

Para Mahan, los ingleses y los franceses eran las potencias del siglo XIX con mayor poder militar; pero dudaba cuál de las dos era la más poderosa, pues las dos podían considerarse de la misma fuerza por la cantidad de materiales que podían disponer en una guerra marítima.

---

<sup>46</sup> ECONOMY FRANCE disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fr.html>, consultado el 3 de mayo de 2017.

Otro caso emblemático es el de Estados Unidos, país que se benefició durante todo el siglo XIX de una emigración masiva. A lo largo de sesenta años, veinte millones de europeos cruzaron el Atlántico para establecerse allí. Los desplazamientos intensivos de la población ya eran posibles. A la navegación a vela del siglo XVIII le había sucedido la navegación a vapor de la primera revolución industrial, que desembarcaba en las costas americanas a miles de inmigrantes decididos a rehacer allí sus vidas. Muchos de los que llegaban procedían de la antigua patria inglesa, pero también de Irlanda (depauperada por el dominio protestante y asolada por la hambruna), de Alemania (durante mucho tiempo se habló alemán en el Medio Oeste) y de Escandinavia.

Igualmente se veían llegar centenares de miles de europeos del sur (españoles, italianos, portugueses) y del este (polacos, rusos y griegos). La inmigración cambió la naturaleza de la población, hasta entonces constituida principalmente por ingleses protestantes y esclavos negros. Con las grandes cantidades de inmigrantes que llegaban a Estados Unidos, a partir del siglo XIX, el país pudo prosperar. De la industria y de la expansión hacia el oeste el gobierno de la época aprovechó las grandes cantidades de inmigrantes para prepararlos en el arte de la guerra y el comercio, iniciando así a personal capaz para las actividades de la marina de guerra, la marina mercante y para el abastecimiento y mantenimiento de puertos, astilleros y naves.

Para Alfred Thayer Mahan la participación de los extranjeros que residían en el país era importante, pues para él, si se permitía el voto a miles de extranjeros, se debía permitir, de la misma forma, participar en las dotaciones de los buques en tiempos de guerra.<sup>47</sup> Con la expansión al oeste, con la victoria en la guerra contra México y con el exterminio de la mayoría de la población indígena, los Estados Unidos pudieron crear una estabilidad política en el territorio, permitiendo con esto la inversión y el mejoramiento de la marina de guerra y mercante. Así, los Estados Unidos pudieron derrotar a España en 1998 y sacarlo de la vida económica de América, obteniendo sus territorios en El Caribe. Con el amplio

---

<sup>47</sup>Mahan, *op. cit.*, p 115.

apoyo de la población estadounidense e inmigrante en las actividades marítimas, el comercio se expandió y pudo mantenerse y crecer durante las dos guerras mundiales en Europa, convirtiendo a los Estados Unidos, para mediados del siglo XX, en la primera potencia naval del mundo. Actualmente este país mantiene su posición como potencia naval suprema, destinando un presupuesto anual a sus fuerzas armadas 587,800' 000,000 millones de dólares y con un PIB de 18.56 billones de dólares, el cual permite grandes oportunidades laborales a la población estadounidense.<sup>48</sup>

Japón, por otro lado, fue la primera nación asiática en destacar después de la colonización europea en Asia y la entrada de los Estados Unidos en este continente. Debido a la unificación que estableció en todo Japón Toyotomi Hideyoshi, en 1590, se pudo conseguir una paz interna, situación que duraría 276 años; también estableció las bases del Shogunato Tokugawa.<sup>49</sup> Después de la unificación Japón se cerró al mundo, prohibiendo la entrada de los extranjeros al país; entonces el pueblo se unió con el gobierno de la época logrando la prosperidad y manteniendo su cultura. Durante el Shogunato Tokugawa Japón efectuó un censo en todo el archipiélago. Una vez que el censo terminó y todos los ciudadanos fueron registrados, exigió que todos los habitantes se quedaran en sus provincias respectivas, a menos que obtuvieran un permiso oficial para desplazarse fuera de ellas. Esta otra medida aseguró el orden en un período en el cual los bandidos merodeaban por el campo. Es más, al registrar el campo, las tierras y recursos del Japón podían ser usados apropiadamente, y se sentaron las bases de una tributación sistemática. Tras la restauración Meiji,<sup>50</sup> Japón empezó a industrializarse, al igual se le dio una gran importancia a las actividades agrícolas; sin embargo, lo que más se buscaba crear y fomentar eran las actividades marítimas, crear una marina mercante y, lo más importante, una marina de guerra. Para lograr todo esto Japón contaba con una gran ventaja, una extensa población unida con los

---

<sup>48</sup> ECONOMY UNITED STATES disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html>, consultado el 4 de marzo de 2017.

<sup>49</sup> El Shogunato Tokugawa fue una forma de gobierno, que ostentó el poder en todo Japón.

<sup>50</sup>La restauración meiji fue la sucesión política que llevó al Shogunato Tokugawa a su final para renovar el poder de gobierno de Japón al emperador,

intereses y propósitos estatales. Para 1910 la población era de 50'984,840 habitantes, los cuales permitían el progreso de la industria el campo y las actividades marítimas. La Academia Naval Imperial Japonesa se encargó de la preparación del personal para las actividades marítimas, en la guerra, en el abastecimiento y en el comercio. Durante el inicio de la Segunda Guerra Mundial Japón contaba con el apoyo de 73'075,071 habitantes, lo cual le dio una estabilidad económica para poder participar en el conflicto armado, pues mientras transcurrían los hechos la población se encargaba de producir y manejar los diversos materiales para la guerra.<sup>51</sup> Actualmente los japoneses son un pueblo que ha dejado atrás las cuestiones bélicas, pero no por completo; se dedican a la amplia expansión comercial lo que los convierte en una de las potencias económicas más importantes en el mundo. La población japonesa es de unos 127'103,388 habitantes, que abonan al crecimiento económico al estar ampliamente ligados a las actividades económicas del país; tiene un PIB de 4.932 billones de dólares al año, lo que lo convierte en uno de los mejores sitios con amplio nivel de vida, seguridad social y nacional.<sup>52</sup>

## **EL FACTOR CARÁCTER NACIONAL**

Trazaba Mahan que si el poder naval se basa en el comercio pacífico y extenso, entonces todas las naciones que han sido en un tiempo poderosas en el mar debían haberse distinguido por una gran aptitud comercial. La historia muestra que esto es correcto, casi sin excepción. Todos los hombres buscan el lucro y ambicionan más o menos el dinero, pero el modo de buscar provecho ha tenido una influencia muy marcada sobre la fortuna comercial y la historia de cada país.<sup>53</sup> Mahan toma el ejemplo de España y Portugal. La primera poco se interesó en el carácter nacional de sus flotas mercantes, pues el deseo de ganar se convirtió en desmedida avaricia, pues sólo buscaba transportar oro y plata de las

---

<sup>51</sup> Estadísticas Oficiales de Japón disponible en [http://www.moj.go.jp/nyuukokukanri/kouhou/press\\_060530-1\\_060530-1.html](http://www.moj.go.jp/nyuukokukanri/kouhou/press_060530-1_060530-1.html), consultado el 9 de mayo de 2017.

<sup>52</sup> ECONOMY JAPAN disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ja.html>, consultado el 9 de mayo de 2017.

<sup>53</sup> Mahan, *op. cit.*, p 115.

colonias. La ventajosa situación geográfica de España y la buena ubicación de sus puertos hicieron que fuese la primera en ocupar los nuevos territorios descubiertos en América y Asia, permaneciendo mucho tiempo sin competidores y manteniendo hasta un siglo después del “descubrimiento” de América el primer lugar entre todos los Estados europeos. Los portugueses, por su parte, tuvieron la iniciativa de crear un perfil marítimo nacional durante el siglo XV, con esto obtuvieron ventaja en las exploraciones, en el comercio de especias y en la ocupación de nuevos territorios. La posesión de la factoría y la continuación del comercio dependían de la tolerancia de los rajás locales. Para convertir esta precaria posición en un imperio cristiano y marítimo duradero, los portugueses necesitaban una flota permanente en el océano Índico; para esto requerían una base naval segura con facilidades adecuadas para el aprovisionamiento y la reparación de sus buques, y una reserva de marineros en el país para responder a las aterradoras pérdidas causadas por clima y las enfermedades en la tripulación de los barcos.<sup>54</sup>

Otros ejemplos representativos eran los de Holanda e Inglaterra, Estados que compartían intereses; eran por naturaleza negociantes, productores y comerciantes, tanto en su país como fuera de él, ya estuvieran en puertos de entidades civilizadas, ya en los de los bárbaros gobiernos de los países orientales o en colonias fundadas por ellos; se esforzaban siempre por desarrollar y aumentar todos los recursos que podían sacar del terruño. En su territorio llegaron a ser prominentes desde el punto de vista industrial y en todos los espacios sujetos a su dominio fue creciendo continuamente la riqueza, aumentando sus productos y el cambio de ellos con los de la metrópoli, haciéndose con esto necesario el acrecentamiento de sus buques para poder dar abasto a este desarrollo del tráfico. La tendencia comercial, con la consiguiente necesidad de producir algo con qué satisfacerla, es uno de los aspectos esenciales para el desarrollo del poder naval.

---

<sup>54</sup> Parry, John H., *Europa y la expansión del mundo 1415-1715*, pp. 56-57.

## EL FACTOR CLASE DE GOBIERNO

Es digna de notarse la influencia tan marcada que en unos y otros tiempos han ejercido las formas particulares de los gobiernos, sus instituciones y el carácter de los gobernantes. Si un régimen obrase de acuerdo con las inclinaciones naturales de su pueblo lograría dar el máximo impulso a su desarrollo bajo todos conceptos. Respecto al poder naval se han obtenido buenos resultados cuando ha habido una inteligente dirección por parte de los líderes políticos y éstos se han identificado por completo con el espíritu del pueblo, compenetrándose con sus verdaderas inclinaciones.<sup>55</sup> Alfred Thayer Mahan creía que era más fácil para una monarquía, como la inglesa, dictar las medidas adecuadas para expandir la cultura marítima y acrecentar el poder marítimo. Del mismo modo, plantea sus dudas respecto si las democracias están dispuestas a pagar los costos políticos que surgen de las acciones que se toman para incrementar el poder marítimo.

En Inglaterra, Cromwell, un político y militar inglés (1599-1658), el cual era muy activo en todo lo concerniente al honor y al poder de este país marinerero; con él, la marina inglesa entró en una nueva era, de vida y vigor. Bajo su gobierno se realizó la conquista de Jamaica, empezando entonces el crecimiento del imperio inglés por la fuerza de las armas. Propuso medidas legislativas para el desarrollo del comercio y de la marina mercante, pues su célebre Acta de Navegación declaraba que todas las importaciones que hicieran Inglaterra y sus colonias debían ser conducidas exclusivamente en barcos pertenecientes a la primera o al país en que se habían producido los frutos, o elaborado las manufacturas importadas. Esta ley era dirigida principalmente contra los holandeses. Cuando murió Cromwell y se sentó Carlos II en el trono de su padre, este monarca continuó siendo fiel a la grandeza de Inglaterra y a la tradicional política de su gobierno sobre el dominio del mar.<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> Mahan, *op. cit.*, p. 122.

<sup>56</sup> Tomado de [http://www.nationalgeographic.com.es/historia/actualidad/oliver-cromwell-un-rey-sin-corona\\_7579](http://www.nationalgeographic.com.es/historia/actualidad/oliver-cromwell-un-rey-sin-corona_7579), consultado el 23 de noviembre de 2016.

Enrique de Portugal, conocido como “Enrique el navegante”, fue uno de los protagonistas de la política portuguesa de la primera mitad del siglo XV y del inicio de la era de los descubrimientos. En 1414 dirigió la campaña de conquista a Ceuta, la cual fue conquistada al año siguiente, otorgando al reino de Portugal el dominio del comercio que la ciudad ostentaba. Durante su reinado las exploraciones cobraron un gran impulso con la utilización de la carabela, lo que permitió a Nuno Tristão doblar el Cabo Verde en 1444 y visitar Guinea. Con ello los portugueses rebasaron el límite sur del gran desierto del Sahara. A partir de ahí, Enrique cumplió con dos de sus objetivos: evitar las rutas del comercio por el Sahara y acceder a las riquezas de África meridional. En 1443 el regente Don Pedro le había otorgado al infante Enrique un territorio situado alrededor del Cabo de San Vicente, en el extremo sudoeste de Portugal. Enrique se trasladó al Algarve en 1452 y a partir de 1457 se instaló en Sagres, donde murió tres años más tarde. Su estancia allí dio lugar posteriormente, a partir de 1625, al mito histórico de la denominada Escuela de Sagres, supuesto centro de estudio de navegación y astronomía del cual, sin embargo, muchos historiadores dudan de su existencia.<sup>57</sup> Se interesó por la predicción astrológica e impulsó en la Universidad de Coímbra la creación de una cátedra de astrología, disciplina que en aquella época también incluía lo que hoy día se conoce como astronomía. Los descubrimientos impulsados durante la época del Infante fueron la base para el posterior desarrollo del imperio colonial portugués.

Pasando al ejemplo chino, Yǒnglè fue el tercer emperador de la dinastía Míng que gobernó en 1402. Durante su mando el imperio alcanzó la máxima extensión territorial, se mantuvo la economía estabilizada y se emprendió una dinámica política exterior que extendió la influencia de China por gran parte de Asia y África. Sin embargo, en la mitad posterior de su reinado comenzó a mostrar signos de decadencia, que se acentuarían en los siguientes emperadores. Yǒnglè había heredado una importante flota de su padre. Además, la organización de grandes armadas o de expediciones navales no era algo extraño en la historia china. Sin embargo en esta ocasión las flotas enviadas destacaron por su enorme

---

<sup>57</sup> Garcia, Jordi, (2007). *Espicias, delicias exóticas*, Barcelona, Intermon Oxfam, p. 13.

tamaño y por la extensión de sus viajes. Algunas expediciones llegaron a contar con 300 navíos y los barcos más grandes (Bao suchuan, barcos del tesoro) alcanzaban 150 metros de largo. Se realizaron seis expediciones mayores, de las cuales cinco fueron comandadas por el eunuco musulmán Zheng He como máximo comandante naval. Buques chinos visitaron Indochina, Indonesia, Sri Lanka, la India, Arabia y África oriental, trayendo de retorno objetos, metales preciosos, maderas exóticas y animales raros. Gracias a ello, China dominó esos mares durante el reinado de Yǒnglè, eliminando la piratería del mar de la China Meridional y estableciendo intensas relaciones diplomáticas, tributarias y comerciales. Sin embargo, sus sucesores no mostraron interés en proseguir esa política de grandes expediciones navales, que consideraron despilfarradora por cuanto el costo de enviar las flotas no era compensado por el valor de los objetos traídos en el viaje de vuelta; la última expedición se organizó bajo el reinado del emperador Xuande. A partir de allí, la armada se redujo tanto que a finales del siglo XV las costas chinas eran una presa apetecible para los woukou (piratas japoneses).<sup>58</sup>

### **LOS FACTORES PROPUESTOS POR ALFRED THAYER MAHAN APLICADOS AL CASO MEXICANO**

Con base en lo explicado anteriormente, este apartado esquematiza las características que formula Mahan para que un país pueda desarrollar su capacidad naval. Ahora esta visión se aplicará al caso mexicano, que es uno de los objetivos del presente texto. Estas seis características se expondrán en el mismo orden propuesto con el empleo de información concerniente a la historia mexicana para comprender el estado actual de las políticas navales y la administración de las costas mexicanas.

**Situación geográfica:** México es un país que no ha sabido aprovechar su situación geográfica; es decir, su salida al mar, a la par que desde su surgimiento como Estado se ha visto envuelto en una serie de conflictos políticos, económicos y militares que le han

---

<sup>58</sup>Zheng He: La efímera talasocracia china disponible en <https://sites.google.com/site/bibliotecaunedviajes2/El-mundo-antes-de-1942/zheng-he-la-primera-talasocracia-china>, consultado el 11 de mayo de 2017.

impedido mirar suficientemente al mar. Por otro lado, el pueblo mexicano no tiene una conciencia marítima, dado que su formación social está orientada al desarrollo y costumbres de tierra firme; históricamente ha dependido de la agricultura, la ganadería y la minería, para luego pasar, con la modernidad, a actividades mixtas, al comercio y a la industria, pero en el ámbito predominantemente terrestre. De esta suerte, los movimientos relacionados con el mar alcanzan una menor medida, lo que significa que el país no ha aprovechado óptimamente la situación geográfica privilegiada que tiene con respecto al mar.

La República Mexicana se localiza en América del Norte, bordeando el Mar Caribe y el Golfo de México, entre Belice y los Estados Unidos y con línea de costa con el Océano Pacífico, entre Guatemala y los Estados Unidos. Posee una extensión territorial de 1'943,945 km.<sup>2</sup> y una línea de costa de 9,330 km. El territorio de México se integra por las superficies continental, insular y marítima. La continental se refiere a la parte del territorio nacional que está articulado con el Continente Americano; y la insular, a las islas del país. La superficie marítima está constituida por el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva (ZEE). El área que ocupan el mar territorial y la ZEE se define por medio de tratados internacionales (con EUA, Guatemala, Belice, Honduras y Cuba) y está custodiada por la Secretaría de Marina. Por su extensión territorial México ocupa el lugar decimotercero en el mundo; entre los países del Continente Americano ocupa el quinto lugar.

El pueblo mexicano desde la Independencia no ha sabido aprovechar óptimamente la riqueza de su territorio, y ha esperado a que sean los extranjeros quienes descubran y muestren la calidad de sus recursos. Durante el siglo XIX el actual territorio mexicano ha sido visitado por varios científicos que se maravillaron por las condiciones geográficas y por el patrimonio natural que poseía, pero también de las dificultades que había que sortear y que limitaban el progreso; entre ellos están los alemanes Alexander von Humboldt y Friedrich Ratzel. El primero, después de visitar la Nueva España en 1803, estudió y plasmó

en su *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España* algunas de las características que tenía este ámbito, cuando expresaba:

En cuanto al reino de México, o a la parte del reino situada bajo la zona tórrida, bastará pasar la vista por el atlas, para convencerse que apenas hay un país en el globo cuya defensa militar esté más favorecida por la configuración del terreno. Unos caminos angostos y tortuosos, semejantes a los del San Gotardo y a la mayor parte de los pasos de los Alpes, conducen desde las costas hacia la mesa interior en donde se hallan reunidos la población, civilización y riqueza del país.<sup>59</sup>

Humboldt descubrió que las corrientes del océano y varias causas meteorológicas hacían las costas occidentales del país más difíciles de abordar que las orientales; también insistía en que el reino de México estaba más fortificado por la naturaleza del lado del Océano Atlántico que por el Pacífico; advertía que para preservar el país de toda invasión no se podía contar más que con los recursos interiores; pues el estado de los puertos situados en las costas que baña el mar de las Antillas no era el apropiado para mantener fuerzas marítimas. Observando la situación del lado del Pacífico, la Isla del Grifo, que es la entrada del puerto de Acapulco, el sabio alemán planteaba que este punto era mucho más difícil de fortificar que el bajío de la Gallega en Veracruz, pues al norte y al sur del puerto de Acapulco las costas son bajas y sólo las chalupas podían abordar los embocaderos de los ríos que están cerrados con barras. Estaba convencido, por otra parte, sobre la facilidad de impedir el acceso del alto llano con un cortísimo número de tropas bien distribuidas, de tal suerte que el gobierno no creía deber suyo apoyar la construcción de caminos, y entonces tuvieron que experimentar el peligro que nacía de la defensa militar de la Nueva España. Un pueblo rico por su agricultura, por sus minas y su comercio, decía, necesita una comunicación más activa con las costas: cuanto más pobladas estén éstas tanto más resistencia podrán oponer a cualquier enemigo extranjero.<sup>60</sup>

Por su parte, Friedrich Ratzel, después de Humboldt, es uno de los geógrafos alemanes más influyentes del siglo XIX. Las obras de Ratzel se enfocan a las relaciones del hombre con la

---

<sup>59</sup> Humboldt, Alejandro de, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, p. 563.

<sup>60</sup> *Idem*, p. 564.

naturaleza. En gran medida la visión de Ratzel es la de un naturalista y de un geógrafo profesional, a la cual integra elementos etnográficos, socioeconómicos e históricos, también influidos por el pensamiento predominante en esas áreas en la Europa decimonónica. Cuando Ratzel visitó México en 1874 sintió un gran interés en cruzar el Istmo de Tehuantepec para verificar y constatar, por su propia cuenta, la posibilidad de construir un canal que atravesara del Golfo de México al Océano Pacífico, pero uno de los inconvenientes del país que favorecieran tal monumental empresa era la condición social de sus habitantes. En su visión social, el término *degeneración* se empleaba para referirse a los grupos humanos que no habían alcanzado el grado más alto de la evolución. Al realizar sus comparaciones entre distintas sociedades establecía un parámetro evolucionista, de manera que países como Estados Unidos, Inglaterra y Alemania estaban ubicados en el punto más alto de la evolución social, y países como México se habían quedado rezagados o se encontraban degenerados en esa línea evolutiva. Ratzel sostenía que la especie humana derivó en una diversidad de razas debido a los cambios y degeneraciones provocados por los distintos factores del medio ambiente.

La evolución, en su perspectiva, tenía que ver con el grado de dominio que el hombre alcanzaba sobre la naturaleza, de tal manera que ésta quedase al servicio, usufructo y goce de los seres humanos. Para el sabio alemán los pueblos civilizados eran aquellos que habían logrado en gran medida transformar la naturaleza para usarla en su provecho y beneficio; en cambio, los pueblos que seguían dominados por los ciclos vitales de la naturaleza eran pueblos incivilizados.<sup>61</sup>

En torno a lo anterior, Ratzel explica que en medio de la naturaleza rica y densa que poseía México había apenas unos tímidos brotes de humanidad: hombres y mujeres que vivían en chozas de palmas y carrizo, con piso de tierra y que dormían en hamacas, comían tortillas, chile, frijoles y carne seca, pero no tenían utensilios para comer, ni mesa o sillas para

---

<sup>61</sup>Tomado <http://148.202.18.157/sitios/publicacionesite/pperiod/Lhistoricas/pdfs/vol2/svalerio.pdf>, consultado el 20 de noviembre de 2016.

sentarse. Para el teórico, que ofrece estas impresiones etnográficas, esto es la barbarie o casi la barbarie: una naturaleza rica en elementos y recursos que no es explotada adecuadamente por el hombre.<sup>62</sup> La explicación ante este estado de incivilización es que los indios de México estaban en el último grado de la línea de la evolución humana, que trescientos años de colonización por parte de los españoles no había significado un gran avance civilizatorio, debido a que los mismos españoles eran un pueblo rezagado en términos evolutivos respecto de los pueblos sajones. Asume también que la rica naturaleza condicionó a los indios a vivir con el menor esfuerzo, sin mucha energía y por ello eran flojos y no tenían ganas de vivir mejor.

Debido a la escasa conciencia marítima y a que la mayoría de las actividades económicas de los mexicanos ocurren en el espacio continental, existe un desprecio, o tal vez desconocimiento por las riquezas que podrían adquirirse del mar. México tiene una situación geográfica que le permitiría desarrollar su potencial naval, pero la mala organización social y de gobierno, el desinterés y la falta de unidad nacional impiden esta ventaja.

**Configuración física:** Cuando surgió México como país independiente, las amenazas del exterior permanecieron latentes. Algunos amagos extranjeros pusieron al descubierto la debilidad de su poder naval, que en ese entonces era casi nulo. El primer proyecto para construir una flota de guerra mexicana, por parte de sus autoridades competentes, consistió en adquirir una fragata de 44 cañones y ocho corbetas de 27 cañones, con el precio de 1'400,000 pesos, pero, al no tener los suficientes recursos económicos hubo que conformarse con ocho goletas y cuatro balandras cañoneras de construcción inferior en fábrica y en calidad de madera; más tarde añadieron una fragata de 40 carronadas, un bergantín de 20 y otro de 18 que tuvieron un costo de 425,245 pesos.<sup>63</sup> En esa época no se pensó sobre la importancia de construir y renovar los puertos, se le dio mayor valor al

---

<sup>62</sup> *Idem.*

<sup>63</sup> Lira, Andrés [ed.], *Espejo de discordias. La sociedad mexicana vista por Lorenzo de Zavala, José María Luis Mora y Lucas Alamán*, p. 103.

poder militar que al económico. Sin duda, las decisiones que tomaron las autoridades de aquella época repercutieron en el desarrollo que tendría el país. Es impensable que México pudiese igualar a las demás naciones de inmediato, pues carecía de las disposiciones necesarias para ello. Todos los gastos antes mencionados, que se produjeron para que México pudiera tener una marina nacional fueron un total desperdicio, pues los barcos de la no se utilizaron suficientemente. Durante el siglo XIX se creyó que podía haber armada sin marina mercante, pero este error ha costado muy caro al país, dado que no teniendo número competente de personas instruidas, ni aún en la maniobra, se ha visto en la necesidad de apelar a extranjeros que jamás pueden servir bien, mucho menos en el mar.<sup>64</sup>

En los años que F. Ratzel visitó México sólo existía el ferrocarril de México a Veracruz, y en la mayor parte del territorio mexicano seguían usándose los viejos caminos heredados del periodo colonial, los cuales, en su mayoría, estaban en malas condiciones, de tal manera que eran sólo parcialmente transitadas por carretas. Comenta el autor que había tramos donde los caballos se hundían hasta el pecho en lodazales que amenazaban con tragárselos por completo y barrancas donde era muy fácil despeñarse. De ahí la ausencia de un comercio vigoroso que activara la economía del país:

Este país sin duda es demasiado grande para su raquílica inteligencia, su escasa población y sus pésimos caminos, lo que se evidencia de manera muy clara en que la autoridad del gobierno central en los estados periféricos es prácticamente nula.<sup>65</sup>

Ratzel ya no estuvo en México para contemplar la obra del prolongado régimen porfiriano que puso en práctica muchas de las recomendaciones que aquél hizo cuando Díaz estaba en vísperas de tomar el poder. Porfirio Díaz fue un hombre cuyos deseos eran que México pudiera alcanzar un desarrollo económico equiparable al de otros países como Francia, Alemania y Estados Unidos. Tomando las advertencias y consejos que Ratzel le había dado después de su viaje por México (1874-1875), el político mexicano pudo tener una idea más

---

<sup>64</sup> *Idem.*

<sup>65</sup> Ratzel, Friedrich, *Desde México. Apuntes de viaje de los años 1874-1875*, pp. 256.

completa de cómo el país podía alcanzar el progreso: se tenía que explotar la riqueza natural, al igual que reactivar el comercio interno y externo; esta fue la razón por la que impulsó la construcción de vías de ferrocarril, la construcción de nuevos y mejores caminos y la renovación de puertos. Durante esta época la marina mercante nacional recibió un impulso increíble, tras el reconocimiento de que se encontraba en un estado deplorable. En este contexto, el jefe del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra opinaba que la Marina Mercante Nacional era una idea noble y, por lo mismo, había que fomentar la construcción de astilleros y de barcos para ella. En correspondencia, en 1897 fue inaugurada la Escuela Naval Militar en la que se preparaban oficiales para la marina de guerra; también se crearon las compañías Transatlántica Mexicana, la Mexicana de Navegación y la Naviera del Pacífico, que perduraron por varias décadas. El 1 de julio de 1897 se creó la Heroica Escuela Naval Militar, principal centro de estudios con ese carácter en México.

El primer antecedente de una escuela para los marinos militares en el país estuvo en Tlacotalpan, Veracruz, que comenzó a funcionar el 14 de enero de 1825 con 18 elementos; posteriormente, la Academia Naval de Tlacotalpan se trasladó a Alvarado, Veracruz.<sup>66</sup> Otras instituciones que se pueden tomar como precedente a la instrucción naval fueron la Academia Náutica de Tepic, la Escuela Náutica de Campeche y la Escuela Náutica de Isla del Carmen; esta última se estableció en 1854 por decreto del entonces presidente de la República, general Antonio López de Santa Anna; el artículo 1 de dicho ordenamiento señalaba: “Se establecerá en la Isla del Carmen una Escuela Náutica, para la enseñanza de la juventud que se destine al servicio de la Marina Nacional”.<sup>67</sup>

Al final del Porfiriato se intensificó el tráfico marítimo en el Golfo de México, toda vez que llegaban periódicamente buques de diez compañías navieras, entre europeas, estadounidenses y mexicanas. Por lo que toca al Pacífico, sólo una línea inglesa y dos

---

<sup>66</sup> Tomado de <http://www.semar.gob.mx/s/armada-mexico/1-julio-1897.html>, consultado el 20 de noviembre de 2016.

<sup>67</sup> *Idem.*

mexicanas daban servicio. Con el crecimiento del tráfico marítimo hubo necesidad de acondicionar varios puertos, como los de Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz y especialmente el de Tampico por la alta demanda de petróleo que salía de este puerto. Motivo de preocupación del gobierno fue el enlace de los puertos con el interior del país; para ese fin se construyeron las vías férreas que comunicaron a Veracruz con la capital, Salina Cruz y Coatzacoalcos; no se concluyó la de México a Acapulco y solamente una parte de la México a Tampico. Asimismo, se reconocían las costas e islas orientales de Yucatán para el establecimiento de su señalización; por otra parte, se instalaron las oficinas del servicio de faros en los puertos de Progreso, Puerto Ángel y Mazatlán; se iniciaban las obras de instalación del faro en punta de Zapotitlán y se encontraba ya en servicio el de Isla Mujeres; también se hacían trabajos de reconocimiento en la costa de Campeche para estudiar la mejor localización del puerto; se llevaba a término el proyecto del nuevo puerto de Altata; y se continuaban las obras del puerto y saneamiento de Manzanillo. En Tampico se comenzaban los trabajos para la reconstrucción del muelle fiscal; se inauguraron varios faros en la costa oriental de Yucatán y en Puerto Ángel, Oaxaca, así como algunas balizas luminosas en Antón Lizardo, Veracruz, y en el puerto de La Paz, Baja California. Los puertos de Veracruz, Tampico y Salina Cruz siempre merecieron la más alta atención del gobierno del general Díaz gracias al comercio internacional.

La mala administración y aprovechamiento de la configuración física de México provocó grandes problemas políticos en el país; un ejemplo claro de esto fue la independencia de Texas y posteriormente la guerra con los Estados Unidos. Durante la guerra de independencia de Texas, en 1835, el gobierno mexicano desperdició mucho tiempo y recursos, enviando tropas por tierra para poder sofocar las rebeliones de los colonos texanos, estrategia fallida que les permitió tuvieron tiempo para organizarse y así planear la defensa en contra del ejército mexicano, del que salieron vencedores el 11 de diciembre de 1835. Posteriormente, en 1847 ante la falta de esfuerzos en crear un poder naval que satisficiera las necesidades del país, se admitió el asedio del puerto de Veracruz, el desembarco de las tropas enemigas y el bombardeo de la ciudad portuaria durante la guerra

con los Estados Unidos, el cual concluyó con la rendición mexicana y el sometimiento del puerto. Actualmente México sigue manteniendo problemas en la gestión de su configuración física, pero avanza lentamente para la solución de estos desafíos.

Con respecto a la infraestructura portuaria, se cuenta con emplazamientos seguros a la navegación en ambas costas, los cuales si se reforzaran con servicios ferroviarios, carreteros y aeropuertos adecuados, con muelles especializados en obras de dragado y astilleros, todo esto puede convertirse en un factor detonante en la economía mexicana.

**Extensión territorial:** México tiene una superficie de 1'964,375 km.<sup>2</sup> y una población de 123'166,749 habitantes, cifras que no pudieran representar inconveniente alguno para que el país accediera y se proyectara económicamente en actividades y comercio relacionados con el mar; y lo que es mejor, este país tiene una línea costera de 9,330 km., lo que le daría una ventaja marítima sobre algunos otros países.<sup>68</sup>

México surgió como nación independiente del reino de España en 1821, que en un principio optó por un gobierno monárquico con el que se daría inicio al primer imperio mexicano (1821-1824). Con su independencia de España, y con la operación de esta fase imperial, México tuvo 4'925,283 km.<sup>2</sup> de territorio, que abarcaban desde California, Nuevo México, Texas (territorios que conforman actualmente a los Estados Unidos de América), hasta Costa Rica. Pero los constantes conflictos internos, la falta de gobernantes capaces y la carencia de unidad nacional, aún bajo los gobiernos republicanos, fueron las causas que propiciaron la pérdida de más de la mitad del territorio. Para 1824 las provincias de Centroamérica (Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica) que formaban parte del imperio mexicano se separaron. En 1836 Texas obtuvo su independencia y se separó de México, perdiendo así el país 695,662 km.<sup>2</sup> de su territorio. Finalmente, en 1848 México dispuso un poco más de 2'100,000 km.<sup>2</sup> de su extensión, incluida una línea de costa

---

<sup>68</sup> MEXICO disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mx.html>, consultado el 10 de mayo de 2017.

sumamente amplia. Con todo, la historia ha mostrado que el poder naval de México ha sido deficiente para cumplir con las necesidades del país, lo que le ha costado caro a la estabilidad política y económica de la República.

**Número de habitantes:** Para el caso mexicano el barón de Humboldt dio cuenta de lo importante que era la población. Ponía como ejemplo a Veracruz, cuando postulaba que los habitantes de la entonces intendencia bastarían para vivificar el comercio del puerto, si fuese mayor el número de los colonos y si su desidia, efecto de la naturaleza y de la facilidad con que proveen sin trabajo a las primeras necesidades de la vida, no entorpeciese los progresos de la industria.<sup>69</sup> Ratzel, por su parte, también compartió sus ideas sobre la población mexicana, pero en este caso puso como ejemplo a Acapulco. Decía que el puerto había perdido cada vez más su importancia comercial, y dado que le faltaba el respaldo de un núcleo urbano significativo como el que mantenía a flote a San Blas (en Tepic) y Manzanillo (Colima), hubiera caído en la irrelevancia de una población rural, si no fuera porque todavía desemboca en este lugar el antiguo camino de montaña que viene de la Ciudad de México, y si su ubicación intermedia entre San Francisco y Panamá, y su excelente puerto, no hubiera motivado a la Pacific Mail Steamship Company a dejar que todos sus vapores hagan escala aquí y también en parte, se aprovisionen.<sup>70</sup>

En México hay una población activa de 90'086,409<sup>71</sup> habitantes; de éstos solamente 6'877, 619<sup>72</sup> se dedican a actividades relacionadas con la pesca y la agricultura. Como se aprecia, gran parte de la población mexicana no tiene vínculo directo con el mar y con las ventajas económicas que este medio proporcionaría. En efecto, sólo 28% de los habitantes del país se dedica a actividades relacionadas con el mar, cifra que se distribuye en los 17 estados

---

<sup>69</sup> Humboldt, *op. cit.*, p. 176.

<sup>70</sup> Ratzel, *op. cit.*, p. 70.

<sup>71</sup> Tomado de <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/temas/default.aspx?s=est&c=25433&t=1>, consultado el 23 de noviembre.

<sup>72</sup><http://www.inegi.org.mx/sistemas/BIE/CuadrosEstadisticos/GeneraCuadro.aspx?s=est&nc=597&c=25586>, consultado el 23 de noviembre de 2016.

costeros, lo que representa un total aproximado de 3'000,000 de habitantes.<sup>73</sup>

**Carácter nacional:** En contraste, la población mexicana desde los inicios de México como país independiente se dedicó a actividades como la agricultura y la ganadería, herencia de los naturales, por un lado; y de la influencia española, por otro, que no transmitió la importancia de los mares y con ello la ventaja que dan los puertos al comercio marítimo. España no transfirió a México una cultura naval, como sí la dejaron los ingleses en Estados Unidos y en varias de sus colonias. Por esta razón, si la población del país no se relaciona con el mar es improbable crear una cultura y conciencia marítima, y sin ellas no es posible aspirar a ser potencia naval y a desarrollar el carácter nacional con tendencia al mar. La educación y vocación del pueblo mexicano para con el mar es sumamente deficiente. Por ejemplo, se ha dejado de lado el comercio marítimo poniéndole más interés al desarrollado por tierra, el cual es más costoso y tarda demasiado tiempo en concluirse. Por lo mismo, se ha provocado el descuido de puertos y astilleros, herencia del periodo colonial español. Tomando en cuenta el *Anuario estadístico de transporte marítimo del año 2014*, elaborado por la Coordinación de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se ha revelado que la flota mexicana no ha tenido un crecimiento importante desde 1988, pues el país no cuenta con embarcaciones portacontenedores, los cuales son uno de los pilares para el transporte y comercio internacional actual. La participación de barcos mercantes con bandera mexicana en el transporte marítimo mundial es casi nula; los indicadores así lo demuestran: la tasa media de crecimiento en el transporte de altura es de -18%, mientras que el comercio de cabotaje es del 2%.<sup>74</sup> En concreto, el carácter nacional está asociado con la habilidad de producir y comerciar mercancías, lo que involucra necesariamente a las políticas públicas de gran visión. Por desgracia, el caso mexicano es opuesto a esta perspectiva, considerando la escasa flota mercante mexicana y la poca vocación marítima de los mexicanos.

---

<sup>73</sup> Rosas, María Cristina, *Repensando la seguridad nacional de México*, p. 107.

<sup>74</sup> Secretaría de Marina-Armada de México, *Fundamentos de geopolítica, visión y análisis*, p. 8.

**Clase de gobierno:** Los gobernantes mexicanos, a través de la historia, han mostrado un cierto desapego al mar, aunque no todos. Dos figuras impulsaron ciertas medidas para que el Estado mexicano siguiera un camino marítimo. El primero fue Porfirio Díaz, que al buscar el progreso del país renovó los caminos, conectó éstos con las costas y renovó y construyó más puertos. El otro fue Adolfo Ruiz Cortines, quien, hacia 1953, con su denominada “Marcha al mar” impulsó una de las políticas más destacadas con la intención de adquirir una conciencia marítima. Como buen veracruzano, concebía al mar como una fuente de trabajo y como una parte del territorio que había antes había sido desaprovechada. Con su programa al mar se buscaba mejorar las actividades del país en ese entorno, en todos los órdenes.<sup>75</sup> La política ruizcortinista proponía poner en condiciones a los puertos que ya estuvieran en servicio, atendiendo principalmente los veracruzanos y los demás del Golfo de México.

No obstante, los dirigentes políticos mexicanos más recientes no han tenido una visión de Estado en la cual se involucre el mar como un agente de desarrollo e incluso de la Seguridad Nacional. La mayoría de los programas que se han propuesto e implementado en el pasado reciente han carecido de lineamientos que se apeguen a la realidad del país, provocando con esto que se mantenga la situación inmanente y se experimente una baja competitividad en el comercio internacional. Por lo tanto es preciso que el Estado mexicano identifique sus objetivos nacionales acorde a las necesidades y capacidades de éste, con lo cual se logre proyectar el poder nacional, creando una relación entre el gobierno el sector privado y los centros académicos, fomentando así la cooperación y los acuerdos políticos y económicos a un nivel nacional e internacional. De este modo el Estado mexicano podría:

- Ejercer su presencia o influencia en los espacios marítimos bajo su jurisdicción.
- Acrecentar su acción económica en el comercio internacional, vía el sector marítimo.

---

<sup>75</sup> García Rojas, Irma Beatriz, *Historia de la visión territorial del Estado mexicano. Representaciones político-culturales del territorio*, p. 68.

- Promover el desarrollo nacional de una flota mercante capaz de apoyar la economía nacional.
- Revitalizar y fortalecer la navegación y el comercio marítimo.<sup>76</sup>

Los dirigentes del país deben desarrollar una política naval que cumpla con los intereses estratégicos nacionales de corto, mediano y largo plazos, de esta manera tanto el gobierno como la población podrá ver en los espacios marítimos y el océano en general la posibilidad de incrementar el crecimiento económico. Al igual con esto se podrá promover el uso sustentable de los recursos marítimos con el fin de proyectar un Estado responsable y comprometido con las generaciones futuras.

Desde el surgimiento del México independiente son pocos los regímenes de gobierno que han dado el impulso al sector marítimo, desaprovechándose la envidiable situación geográfica con la que cuenta el país y todo el potencial que puede brindar los dos océanos que flanquean a la nación. Es fundamental que se rompan las políticas tradicionales dirigidas a sectores no marítimos heredadas en la época de la colonia por el reino de España. Es tiempo que se ilustre el potencial que podría alcanzar el país si se desarrollara por completo el potencial marítimo, pues en este sector es donde se deben concentrar buena parte de los esfuerzos del gobierno, en pro de que los objetivos nacionales puedan ser redefinidos en función de un Estado marítimo.<sup>77</sup> No sólo en México sus líderes deben impulsar a la población y al país a las actividades marítimas, esto es general para cada nación con costa; en razón de que los gobiernos son los que tomarán las decisiones que favorecerán o perjudicarán a cada uno de sus respectivos países. Tanto el régimen como la población deben cooperar; no puede crearse una potencia naval donde exista la individualidad sino el esfuerzo colectivo.

---

<sup>76</sup> Secretaría de Marina-Armada de México, *op. cit.*, p. 9.

<sup>77</sup> Rosas, María Cristina, *op. cit.*, p. 107.

## CONSIDERACIONES SOBRE EL PODER MARÍTIMO NACIONAL MEXICANO

La historia se ha encargado de exponer el alejamiento del pueblo mexicano hacia el mar, producto tal vez de los obstáculos impuestos por intereses extranjeros y en ocasiones por el desconocimiento del potencial que representa la situación geográfica de la nación, provocando la indiferencia de la vocación marítima de México.

Algunas de las antiguas culturas que habitaron y se desarrollaron en lo que actualmente es el territorio nacional, como es el caso de los mexicas, éstas no desplegaron intereses marítimos; es decir, los grupos prehispánicos se desarrollaron social, cultural, política y económicamente con mayor intensidad en la porción continental, ejemplo de estas actividades son la agricultura y la guerra. El comercio, igualmente, era efectuado principalmente por tierra, el cual era operado por cargadores y tamemes, o bien en el ámbito lacustre del Valle de México. Otro factor que impidió el comercio por vía marítima y de la tierra al mar fue el atraso tecnológico debido al desconocimiento de la rueda y la brújula. En contraste, los mayas, quienes habitaron dentro del territorio nacional los estados de Yucatán, Quintana Roo y Campeche, implementaron ciertas prácticas de navegación y las emplearon para el comercio. Comercializaban ampliamente grandes cantidades de mercancías, como el algodón, sal a granel, incienso, jade, obsidiana, cacao, plumas de quetzal y otras aves tropicales. El comercio marítimo dirigido por los mayas, llegó a extenderse desde las costas de Veracruz, hasta el Golfo de Honduras. Según Jeffrey Glover, académico del Departamento de Antropología de la Universidad del Estado de Georgia en Atlanta, la economía marítima maya se fortaleció y se estableció rutas comerciales de largo alcance entre los años 850 y 1100 d. C.; sin embargo, todavía hay mucho que aprender acerca de la extensa historia y la importancia del sector marítimo maya y cómo se adaptaron a la vida junto al mar.<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> Glover, Jeffrey (2011). *The Hidden World of the Maritime Maya: Lost Landscapes along the North Coast of Quintana Roo*, pp. 198.

Después de la llegada de los españoles y la ulterior caída de la ciudad de Tenochtitlan, sobrevino el proceso colonial y la mezcla étnica y cultural. La economía que surgió se encaminó a las actividades agrícolas, ganaderas y mineras que, lógicamente, se desarrollaron en tierra firme. Otra causa que frenó el desarrollo marítimo, no sólo en la Nueva España sino en todas las colonias españolas, fue la política de monopolio comercial impuesta desde Europa. Dicho régimen impidió el impulso hacia el mar, incluso la construcción naval y el desarrollo portuario se restringió en las costas del Golfo de México a dos puertos, Campeche y Veracruz, y en el Pacífico a Acapulco y San Blas. Estos últimos fueron utilizados para mantener las relaciones comerciales entre la colonia española de Filipinas y la Nueva España, con la llamada “Nao de China” que arribaba a estos lugares. Con la finalidad de mantener el monopolio comercial entre España y sus posesiones americanas, la metrópoli restringió e incluso prohibió durante el año de 1604 el comercio entre los virreinos de Nueva España y Perú. A pesar de ello el comercio se mantuvo constante y en ocasiones pasó a la clandestinidad entre las colonias, principalmente desde el puerto de Huatulco, el cual comunicaba a Oaxaca con otras ciudades novohispanas. Se calcula que hacia 1550 unas 30 o 40 naves pequeñas llevaban carga y pasajeros entre Huatulco y el puerto de Callao, Perú. Más tarde el puerto de Acapulco participó también en el comercio con aquella porción del sur americano. Como en Perú la producción de plata en las minas de Potosí era muy alta y la población española pequeña, había un excedente del metal que permitía intercambiarlo por productos y manufacturas novohispanas.<sup>79</sup> Lo primordial era adaptar los puertos para mantener el comercio con dos grandes mercados de la época: Perú y Filipinas.

---

<sup>79</sup> Alvarez de Abreu Antonio, Carmen Yuste López, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, p. 35.

## **El poder marítimo nacional actual**

El poder marítimo nacional se sostiene de seis pilares fundamentales, en los cuales el Estado debe invertir si aspira a un desarrollo en las actividades en ese ámbito: la existencia de una marina mercante, una flota pesquera, la promoción del sector turístico, el impulso de la industria naval, la operación de puertos y la efectividad de la marina de guerra. Ningún país en la actualidad que presuma ser una potencia naval, o anhele alcanzarla, puede dejar de lado cualquiera de estas condiciones y procurar mantenerlas en el mismo nivel. Si se ignora alguno o se le presta mayor atención a otro, ya sea por el costo para mantenerlo o las regalías que produce, esto evitará que las intenciones previstas tengan éxito. Ejemplo de esto es el caso de España del siglo XVIII, que por privilegiar la extracción de recursos naturales terrestres de sus colonias y no invertir en sus puertos y en el desarrollo del comercio marítimo perdió una gran ventaja en contra de sus adversarios europeos: Francia, Inglaterra y Holanda. Así también, en tiempo de conflagración, y por los excesivos costos de su marina de guerra, esta circunstancia generó una crisis en su economía y una caída de su estructura marítima, lo que causó a la postre la pérdida de algunos territorios y, posteriormente, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, la caída de todo su imperio.

## **La marina mercante nacional**

Como se mencionó antes, en el análisis de los seis factores que propone Alfred Thayer Mahan, se puede desprender el hecho de que la marina mercante mexicana en transportación de altura es ineficiente y la de cabotaje poco eficiente. Si se pone en contexto esta debilidad, tenemos que el transporte marítimo contribuye de manera sustantiva al crecimiento de la economía internacional, sobre todo si se considera que es la columna vertebral del comercio en atención a que aproximadamente 80% del volumen del mismo y más del 70% de su valor, se moviliza vía marítima para poner en contacto a los puertos de todo el mundo. En la última década el comercio mundial y el comercio por barco han crecido a tasas de 3.7% y 3.5% en promedio anual, respectivamente.<sup>80</sup> De acuerdo con

---

<sup>80</sup>Prontuario del Servicio de Transporte Marítimo Regular entre México y el Mundo 2014. Disponible en [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/Prontuario\\_2014-\\_v19\\_Dic\\_2014.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/Prontuario_2014-_v19_Dic_2014.pdf), consultado el 1 de julio de 2017.

los datos del “Prontuario del servicio de transporte marítimo regular entre México y el mundo 2014”, creado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del gobierno federal mexicano, el país se enlaza por vía marítima con 131 países y más de 490 destinos de los cinco continentes. De esta suerte, los exportadores e importadores nacionales cuentan con una oferta de transporte oportuna, suficiente, confiable y a precios competitivos. Las líneas navieras más importantes del mundo arriban a puertos mexicanos y ofrecen servicios al continente Americano, a Asia y Europa. Estas referencias estarían mostrando a México como un país fuerte comercialmente hablando. Pero en un afán de profundizar el tema de la marina mercante se observará si es verdad lo que las autoridades federales mexicanas quieren mostrar a su pueblo.

Se estima que para que una flota mercante sea óptima y pueda competir ampliamente en el comercio debe contar con los siguientes elementos: buques para carga sólida o seca, buques de carga general, buques graneleros, buques para carga líquida o buques tanque, buques de servicio mixto, *roll on-roll off* y porta contenedores. En tal tenor, la marina mercante mexicana está conformada por 52 buques, de los cuales cinco son graneleros, tres de carga, 11 petroleros químicos, tres de gas licuado, 10 de carga de pasajeros, 17 petroleros, tres *roll on-roll off*,<sup>81</sup> y de estos cinco son de propiedad extranjera (Francia 1, Grecia 2, Sudáfrica 1, EUA 1).<sup>82</sup> Podría parecer impresionante el tamaño de la marina mercante mexicana, pero esta flota carece de un elemento básico, que es la posesión de portacontenedores. Tomando en cuenta que en la actualidad la movilidad de mercancías se realiza a través de los barcos portacontenedores, que pueden transportar cantidades importantes de carga, y que ningún país ignora su importancia, se puede afirmar que el potencial mercante de México es sumamente limitado, en oposición a lo que el gobierno federal intenta transmitir. Frente a este panorama, el gobierno mexicano tiene que invertir los recursos necesarios que le permitan tener una marina mercante competitiva en relación con otras que han

---

<sup>81</sup> Los barcos *Roll On-Roll Off* son aquellos buques que transportan cargamento rodado, tanto automóviles como camiones.

<sup>82</sup>Merchant marine, disponible en: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mx.html>, consultado el 2 de agosto de 2017.

experimentado un desarrollo mayor en el mundo y de esta manera provocar la movilización ágil de su comercio con el exterior y poner los cimientos de una talasocracia.

La falta de visión de Estado en los asuntos marítimos en general, sobre todo en tiempos de una economía globalizada, ha repercutido negativamente en la marina mercante, en la flota pesquera y en las reconstrucciones y reparaciones navales. Se requiere urgentemente que un organismo rector impulse el poder marítimo nacional, para lo cual es importante se generen políticas públicas que fomenten la adquisición, construcción y mantenimiento de una flota mercante moderna, lo que repercutirá en grandes beneficios de la economía, y esto a la vez traerá bienestar al pueblo mexicano.

### **La flota pesquera mexicana**

La producción de alimentos es uno de los grandes problemas para los países atrasados o en vías de desarrollo, pues no cuentan con los conocimientos científicos suficientes y presentan problemas en cuanto a la disposición de mano de obra especializada, inversiones e infraestructura tecnológica; asimismo, son recurrentes los graves problemas socioeconómicos y la falta de educación a diferentes niveles, entre otros aspectos.

La situación económica en la que se encuentra México es preocupante. El país cuenta, como se ha mencionado anteriormente, con 9,330 km. de línea costera, condición que conlleva a la idea de que existe una flota pesquera óptima que cumple con las necesidades alimenticias del país y es capaz de generar sustanciales cantidades de divisas producto de la venta de los excedentes pesqueros, y que también la actividad es una importante fuente de empleo para la población mexicana. Pero la realidad es muy diferente, pues en la industria pesquera sólo trabaja el 1% de la población mexicana, mientras que las embarcaciones son obsoletas y poco eficaces. La flota pesquera mexicana está conformada por 1,572 embarcaciones,<sup>83</sup> que dieron a México, en 2016, una producción de 1'704,153 toneladas con un valor de 35'664,484 pesos. Las cifras de la producción pesquera mexicana presentan

---

<sup>83</sup>Manual estadístico del sector transporte 2015 disponible en <http://imt.mx/archivos/Publicaciones/Manual/mn2015.pdf>, consultado el 1 de septiembre de 2017.

un bajo índice si se les compara con las cifras de los principales países pesqueros del mundo. Los resultados de la industria pesquera de México posicionan a este país en el puesto número 16 de la lista de los principales países de producción de captura marina, siendo incluso superado por algunos países que poseen una línea de costa inferior, ejemplo de esto son Japón y Vietnam.<sup>84</sup>

La producción mexicana del ámbito marítimo es generada por los estados de Baja California, Baja California Sur, Campeche, Chiapas, Colima, Guerrero, Jalisco, Michoacán, Oaxaca, Querétaro, Quintana Roo, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Veracruz y Yucatán. Las especies más frecuentes que se pescan en el territorio mexicano, las cuales son exportadas principalmente a los Estados Unidos y Canadá son: de moluscos, ostión, almeja, pulpo, caracol, abulón; de crustáceos, camarón, jaiba, langostino y langosta.

La actividad, no obstante es un factor esencial para el desarrollo del poder marítimo si se considera como generadora de divisas, alimentos y empleos, ha provocado problemas ecológicos debido a una deficiente regulación. Por ello es necesario reforzar las acciones del gobierno y del sector privado a través de un organismo que elabore una estrategia a nivel nacional para el fomento de la pesca.

### **El sector turístico**

Dentro del territorio mexicano la marina de recreación se ha desarrollado poco. Existen 63 marinas registradas en los diferentes puertos de ambos litorales, las cuales se mantienen gracias a la constante llegada de turistas nacionales y extranjeros que arriban en embarcaciones de recreo a los puertos del país o hacen uso de ellas.<sup>85</sup> El servicio de pasaje, por otro lado, es el destinado principalmente al transporte de personas y su equipaje; se entiende que están comprendidos dentro de esta modalidad los cruceros turísticos, las embarcaciones que se desplazan a parajes para realizar prácticas deportivas, así como

---

<sup>84</sup> Producción pesquera por Estado disponible en [http://www.campomexicano.gob.mx/raw\\_pesca\\_gobmx/seccionar.php](http://www.campomexicano.gob.mx/raw_pesca_gobmx/seccionar.php), consultado el 1 de septiembre de 2017.

<sup>85</sup>Rosas, María Cristina, *op. cit.*, p. 109.

cualquier actividad comercial que suponga el traslado de personas en flotas provistas de medios mecánicos de propulsión. En México existen cinco compañías navieras dedicadas a atender el sector turístico, las cuales son: Cruceros Marítimos del Caribe y Naviyuc, que prestan sus servicios en los puertos de Cozumel y Playa del Carmen; Marítima Isla Mujeres, que atiende la ruta Isla Mujeres-Punta Sam-Isla Mujeres; Naviera Magna, que hace el recorrido Cozumel-Playa del Carmen, El Embarcadero-Isla Mujeres, Playa Caracol-Isla Mujeres, Playa Tortugas-Isla Mujeres y Puerto Juárez-Isla Mujeres; y Transbordadores del Caribe, con operaciones en los puertos de Calica y Cozumel.<sup>86</sup>

### **La industria naval**

La industria naval se dedica a la construcción de buques y artefactos utilizados como bienes de capital por otras industrias para el transporte de mercancías y de pasajeros, pesqueras, remolcadores, dragas, plataformas petroleras, embarcaciones auxiliares y demás aparatos navales, también están las embarcaciones de consumo final para recreación y deporte.<sup>87</sup> Este ramo de actividad está dirigida primordialmente por la Secretaría de Marina-Armada de México (SEMAR) y es administrada por la Dirección General de Construcciones y Reparaciones Navales. Los astilleros mexicanos cuentan con seis instalaciones:

En el Golfo de México: Astillero de Marina 1 (ASTIMAR 1), ubicado en Tampico, Tamaulipas; Astillero de Marina 3 (ASTIMAR 3), en Coatzacoalcos, Veracruz; y Arsenal nacional número tres, en Veracruz, Veracruz. En el Océano Pacífico: Astillero de Marina 6 (ASTIMAR 6), en Guaymas, Sonora; Astillero de Marina 18 (ASTIMAR 18), en Acapulco, Guerrero; y Astillero de Marina 20 (ASTIMAR 20), en Salina Cruz, Oaxaca.

Dentro de las instalaciones de estos astilleros de la SEMAR se han construido varios buques para las diversas actividades en las costas mexicanas. Ejemplo de esto son los

---

<sup>86</sup> Servicios de Transporte Marítimo de Cabotaje: Mercancías y Pasajeros disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/Prontuario\\_2014-\\_v19\\_Dic\\_2014.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/Prontuario_2014-_v19_Dic_2014.pdf), consultado el 1 de septiembre de 2017.

<sup>87</sup> Industria naval disponible en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/129440/sector\\_Industria\\_\\_Naval.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/129440/sector_Industria__Naval.pdf), consultado el 2 de septiembre de 2017.

buques “Clase Holzinger”, “Clase Sierra”, “Clase Durango”, “Clase Oaxaca”, “Clase Demócrata”, “Clase Cabo”, “Clase Punta”, “Tenochtitlan” e “Isla Madre”. En 2016 el gobierno federal mexicano invirtió la cantidad de 3’610,248 pesos, cifra mínima si se considera destinada a la adquisición de nuevas embarcaciones con el objetivo de cumplir con las misiones encomendadas por el alto mando, en ayuda de la población civil en caso de desastres, así como, actividades de reconocimiento.<sup>88</sup> Para 2017 no aparece en la fuente oficial, para este rubro, cantidad alguna.

A la par de la actividad de la SEMAR, dentro del territorio mexicano existen astilleros que operan con el financiamiento del sector privado. Esta industria naval se empezó a desarrollar en la década de los setenta y ochenta del siglo XX gracias al gran auge de la pesca del camarón, por lo cual se requirió una flota pesquera. Otro factor que favoreció la actividad fue la refrigeración, pues al instalarse en los barcos cámaras frigoríficas se dejó de depender del hielo para la conservación del producto que se capturaba día con día. Esto ha provocado que la industria y la construcción naval sea un negocio muy rentable, lo cual permite la implementación de astilleros y talleres de reparaciones navales en ambos litorales. Otra importante industria naval es la siderúrgica, ya que es la creadora de las planchas y perfiles usados en la construcción y reparación naval.

La industria naval forma parte del concepto poder marítimo; por esta razón el gobierno mexicano debe concentrarse en crear una serie de políticas públicas que permitan la renovación y fortaleza del ramo y que propicie el adecuado aprovechamiento de la situación geográfica del país con respecto al mar.

### **Los puertos**

Se podría decir que los puertos mexicanos están relativamente bien distribuidos en la línea de costa tanto en el litoral del Océano Pacífico como en el Golfo de México. Actualmente existen 102 puertos y 15 terminales; 59 de ellos del lado del Golfo de México y 58 en el

---

<sup>88</sup>Proyecto de presupuesto de egresos de la federación 2016, disponible en [http://ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF/2016/docs/07/r07\\_pir.pdf](http://ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF/2016/docs/07/r07_pir.pdf), consultado el 15 de julio de 2017.

Pacífico. Destacan como puertos principales los de Altamira, Veracruz, Coatzacoalcos, Mazatlán, Manzanillo y Lázaro Cárdenas.<sup>89</sup> La importancia de estos ancladeros es en la medida de la infraestructura que posean para mover cargamentos de petróleo y otros minerales, pero especialmente por su movimiento de contenedores (TEUS's).<sup>90</sup>

La red de puertos mexicanos opera mediante las concesiones reguladas por el Gobierno Federal. Los principales Puertos de México según su movimiento anual de contenedores (TEUS's) son:

Costa del Pacífico: Manzanillo (1.7625.508), Lázaro Cárdenas (953.497), Ensenada (132.727), Mazatlán (22.746), Salina Cruz (3.736). Costa del Golfo y Caribe: Veracruz (729.622), Altamira (547.612), Progreso (51.925), Puerto Morelos (5.897), Tampico (380).<sup>91</sup>

Los puertos mexicanos dependen de cuatro administraciones portuarias integrales: Federal-SCT, FONATUR, Privada y Estatal.<sup>92</sup> La infraestructura portuaria del país aún mantiene varios problemas, los cuales afectan la eficiencia y la competitividad de los puertos mexicanos. Con la creación de las APIS o Administraciones Portuarias Integrales se ha pretendido incrementar la eficacia de la infraestructura de los principales puertos.

---

<sup>89</sup> Ports and terminals, disponible en: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mx.html>, consultado el 15 de julio de 2017.

<sup>90</sup> TEU: representa una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo (Buques portacontenedores y terminales portuarios para contenedores) expresada en contenedores.

<sup>91</sup> TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS disponible en: <http://www.tibagroup.com/mx/transporte-maritimo>, consultado el 3 de septiembre de 2017.

<sup>92</sup> Puertos mexicanos, disponible en: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos-de-mexico/>, consultado el 15 de julio de 2017.

## **La marina de guerra**

La marina de guerra es un factor fundamental del poder marítimo y naval. Es el instrumento con el que se protegen los intereses económicos y políticos de cada país ribereño al mar. En la actualidad las potencias usan la capacidad de su marina de guerra para mostrar al mundo el nivel de su poder económico y para imponer su presencia política y militar. Los países que se imponen como potencias navales son Estados Unidos, Rusia, China, India, Francia, Reino Unido, Japón, Turquía, Alemania y Egipto.<sup>93</sup> En el caso de Latinoamérica los puestos son ocupados, aunque en menor escala con los anteriores, por Brasil, México, Argentina, Perú, Colombia, Venezuela, Chile, Bolivia,<sup>94</sup> Ecuador y Cuba.<sup>95</sup>

Los componentes que permiten apreciar una marina de guerra óptima y poderosa son diversos, destacando algunos como la posesión de portaviones, submarinos y el sistema de combate Aegis. Los primeros dos elementos mencionados son poseídos por varias naciones; ejemplo de esto son los Estados Unidos, Brasil, Reino Unido, Francia, Rusia y España. Los submarinos y portaaviones proporcionan una gran ventaja en caso de guerra para quien los ostente, pues tienen un rango de ataque más amplio pero su construcción o compra requieren un gran poder económico.

En el caso del sistema Aegis, es poseído por muy pocos países, los cuales son Japón España, Noruega, Corea del Sur, Australia, que forman parte de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte) o son aliados potenciales de los Estados Unidos.<sup>96</sup> El método de combate Aegis es un sistema de armas naval integrado y desarrollado en Estados Unidos por la División de Misiles y Radares de Superficie de la RCA Corporation, y ahora

---

<sup>93</sup> 2017 Military Strength Ranking, disponible en: <http://www.globalfirepower.com/countries-listing.asp>, consultado el 23 de agosto de 2017.

<sup>94</sup> Debido a que la armada de Bolivia es una fuerza eminentemente fluvial y lacustre, no posee una flota naval oceánica ni la tuvo durante la guerra del Pacífico. Concentra sus operaciones en control, patrullaje, transporte y apoyo logístico de unidades militares, además de la construcción en astilleros y mantenimiento de los buques y patrulleras que opera.

<sup>95</sup> Latin American Powers Ranked by Military Strength Ranking, disponible en: <http://www.globalfirepower.com/countries-listing-latin-america.asp>, consultado el 23 de agosto de 2017.

<sup>96</sup> La OTAN es una alianza militar intergubernamental basada en el Tratado del Atlántico Norte o Tratado de Washington firmado el 4 de abril de 1949.

producido por Lockheed Martin. El sistema utiliza potentes radares y computadores con el propósito de rastrear y guiar misiles para destruir blancos enemigos. Inicialmente creado para la Marina de los Estados Unidos, en la actualidad también es utilizado por la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón, la Armada Española, la Marina Real Noruega y la Marina de la República de Corea, que aglutinan a 100 buques equipados con este sistema.

En México la marina de guerra está representada, administrada y operada por la Secretaría de Marina-Armada de México, que es una dependencia del gobierno federal. Las acciones que emprende están orientadas a mantener la defensa de los intereses marítimos del país en tiempos de paz o de guerra. El poder naval mexicano se fundamenta en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y en la ley Orgánica de la Armada de México. Su misión es emplear esta capacidad para la seguridad interior y la defensa exterior del país. Sus funciones son la defensa de la soberanía del Estado en aguas, costas e islas nacionales, mantenimiento el orden constitucional y el estado de derecho en el mar y sus litorales; ejercer jurisdicción naval en nombre de la federación, en el mar territorial, zona económica exclusiva, zona marítima terrestre, islas, cayos, arrecifes, zocatos y plataforma continental, así como en aguas interiores y lacustres en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes; proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre en la jurisdicción federal y donde el mando supremo lo ordene; intervenir en la prevención y control de la contaminación marítima dentro de su área de responsabilidad. Así también, en coordinación con las dependencias competentes y de conformidad con los ordenamientos legales aplicables, efectuar operaciones de rescate y salvamento en el mar, así como en aguas nacionales, dentro del ámbito de su competencia; organizar y operar el servicio de policía marítima, así como colaborar con la autoridad marítima en lo competente a los servicios de vigilancia de los puertos; coadyuvar en la vigilancia de los recursos materiales, fluviales y lacustres nacionales, así como en la represión del contrabando y tráfico ilegal de personas, estupefacientes, psicotrópicos, en los términos de las disposiciones legales aplicables; proporcionar auxilio a la población civil en los casos y zonas de desastre o emergencias,

actuando por si o conjuntamente, con el ejército y fuerza aérea, conforme al plan nacional de auxilio.<sup>97</sup>

La Armada de México está organizada en dos fuerzas navales, trece zonas navales, catorce sectores navales y un cuartel general. El Cuartel general de alto mando está ubicado en la Ciudad de México.<sup>98</sup>

Las Fuerzas navales se localizan una en el Golfo de México con sede en Tuxpan, Veracruz, y otra en el Pacífico con sede en Manzanillo, Colima. Las Regiones navales, por su parte, son: Primera región naval, con sede en Tuxpan, Veracruz; Segunda región, en Ensenada, Baja California; Tercera región, en Ciudad del Carmen, Campeche; Cuarta región, en Guaymas, Sonora; Quinta región, en Isla Mujeres, Quintana Roo; Sexta región, en Manzanillo, Colima; y Séptima región naval, en Acapulco, Guerrero.

En el país existen 13 zonas navales, cuyas sedes son, por orden, las siguientes: Ciudad Madero, Tamaulipas; La Paz, Baja California Sur; Veracruz, Veracruz; Mazatlán, Sinaloa; Frontera, Tabasco; San Blas, Nayarit; Lerma, Campeche; Puerto Vallarta, Jalisco; Yukalpetén, Yucatán; Lázaro Cárdenas, Michoacán; Chetumal, Quintana Roo; Salina Cruz, Oaxaca; y Puerto Chiapas, Chiapas.

Los Sectores navales son, en el Golfo de México y Mar Caribe: 1. Matamoros, Tamaulipas; 2. La Pesca, Tamaulipas; 3. Coatzacoalcos, Veracruz; 4. Champotón, Campeche; 5. Isla Cozumel, Quintana Roo. En el Océano Pacífico: 1. Puerto Peñasco, Sonora; 2. San Felipe, Baja California; 3. Santa Rosalía, Baja California Sur; 4. Puerto Cortés, Baja California Sur; 5. Cabo San Lucas, Baja California Sur; 6. Isla Socorro, Colima; Topolobampo, Sinaloa; 7. Ixtapa Zihuatanejo, Guerrero; y 8. Huatulco, Oaxaca.

---

<sup>97</sup>Ley Orgánica de la Armada de México, disponible en: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249\\_190517.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249_190517.pdf), consultada el 23 de agosto de 2017.

<sup>98</sup> Rosas, María Cristina, op. cit., p. 113-114.

La Marina-Armada de México está compuesta personal de servicio y recursos materiales. Los recursos humanos suman un total de 60,000 efectivos de las categorías de almirante a marinero. Se tienen recursos materiales operativos que suman 185 unidades móviles: seis fragatas, dos destructores, dos corbetas, 27 patrullas oceánicas, 25 patrullas costeras, 75 patrullas interceptoras, nueve remolcadores, 18 dragas, dos auxiliares multipropósito, 11 buques de investigación, un buque tanque, seis logísticos; además, 49 unidades aéreas de ala fija y 48 de ala móvil.<sup>99</sup>

La marina de guerra mexicana tiene un largo camino que recorrer para poder competir con las principales fuerzas del mundo. La armada mexicana desempeña, la mayoría de las veces, tareas que deberían ser realizadas por la policía, dando prioridad a la lucha contra el narcotráfico iniciada en el sexenio de Felipe Calderón. Analicemos lo siguiente, si la armada de México mantiene la problemática de mantener a raya a las diferentes organizaciones delictivas del interior del país, ¿qué pasaría si el país tuviera que defenderse de un ataque extranjero? No podemos afirmar que la Marina-Armada de México es débil, pero sí podemos señalar que a dicha marina le faltan ciertos elementos, como portaaviones y submarinos para atender eficazmente la seguridad nacional del país y los intereses marítimos de México. El control de los mares no sólo permitiría evitar ataques en el propio territorio, sino tomar la ofensiva para contrarrestar en caso necesario al enemigo, pues como afirmaba Alfred Thayer Mahan; “Quien domina el mar, dominará el mundo”.

El poder marítimo nacional mexicano necesita una amplia renovación, dado que el estado en que se encuentran no va acorde con las necesidades del país. Actualmente la situación de México da una visión poco objetiva del verdadero potencial marítimo con el que se cuenta; la inseguridad y los problemas con el crimen organizado han mostrado una imagen equivocada de la verdadera labor de la SEMAR, puesto que esta institución federal se ha mostrado más como un organismo castrense que como una gestora de todas las actividades marítimas del país, incluidas la marina mercante, la flota pesquera y la industria naval, que

---

<sup>99</sup> *Idem*, p. 115.

han quedado marginadas de los intereses nacionales. Para que México pueda explotar correctamente sus litorales es necesario invertir en la marina mercante, la flota pesquera, el sector turístico, la industria naval, los puertos y la marina de guerra, y difundirlos por igual.

## CONCLUSIONES

Las seis características o factores expuestos en la obra de Alfred Thayer Mahan son fundamentales para la creación y funcionamiento de una talasocracia. Actualmente, la mayoría de los países o naciones que obtienen ventajas por la explotación de los recursos marinos y de comercio internacional marítimo tiene como referente la obra de Mahan (*La influencia del poder naval en la historia*), siguiendo las aportaciones y consejos que este teórico escribió en sus líneas. Las ideas de Mahan impactaron en la época y fueron un gran aporte para la geopolítica de finales del siglo XIX. Las ideas plasmadas en su obra fueron asumidas por el gobierno de los Estados Unidos a finales del siglo XIX, aprovechando cada una de las oportunidades que la historia les fue dando. Sus ideas fueron explotadas por naciones que ya eran potencias navales, como es el caso de Inglaterra y Holanda, al igual que naciones que posteriormente se convertirían en grandes talasocracias, como Japón y Estados Unidos.

Mahan buscaba con sus ideas fortalecer a los Estados Unidos concentrándose en la marina de guerra, pero sus ideas no sólo se quedaron en este aspecto, sino también mostraron la importancia de mantener en buenas condiciones la marina mercante y también expandir el comercio, pilares fundamentales para poder crear un poder naval fuerte y erigir una talasocracia. La recomendación de Mahan de fortalecer en un futuro a la marina de guerra y de mantenerla unida se cumplió con la instalación de siete flotas alrededor del mundo, utilizando la tecnología móvil como los portaaviones, símbolo geopolítico que preserva el interés nacional de los Estados Unidos.

Por su parte, las características que posee el Estado mexicano le dan ciertas ventajas para poder convertirse en talasocracia y en una potencia económica importante, si hubiera

voluntad política; pero la mala administración y la falta de interés por parte de su gobierno y de sus habitantes lo han orillado a que su poder naval y sus intereses marítimos queden rezagados de la vida económica interna y a nivel internacional. La población mexicana está acostumbrada a desarrollar sus actividades económicas en tierra firme, y pasan por lo regular ignorando los importantes beneficios que provee el mar y el comercio marítimo en general. Incluso las localidades ribereñas han preferido desarrollar actividades no más allá de lo que el horizonte marino alcance.

El gobierno mexicano, por otro lado, le ha dado más importancia a la marina militar a lo largo de la historia, gastado cantidades importantes de recursos provenientes del erario nacional para mantener una flota militar que cumpla relativamente con las necesidades de seguridad del país. En cambio, la marina mercante es prácticamente inexistente. Los pocos ingresos que se le destinan del PIB a la marina mercante ha provocado que la industria de la construcción naval, tanto mercante como pesquera se encuentre prácticamente desaparecida al no contar con los fondos suficiente para la construcción y reparación de buques, lo que ha generado que gran parte de la infraestructura esté en constante deterioro o abandonada.

México cuenta con los elementos necesarios para el desarrollo de su poder naval y para un pilar fundamental como su marina mercante, misma que requiere de un fuerte apoyo gubernamental. La falta de visión del Estado mexicano en las cuestiones marítimas ha influido negativamente en la marina mercante, en la flota pesquera y en la construcción y reparaciones navales. Se requiere del interés del Estado para aplicar políticas públicas que fomenten e incrementen el poder marítimo. Se necesitan formar estrategias que incentiven la adquisición, construcción y mantenimiento de la flota mercante, la cual pueda competir con las diferentes marinas del mundo, trayendo así grandes beneficios económicos al país y a la población en general, consiguiendo con esto el bienestar de la nación.

Este trabajo buscó mostrar, desde diferentes ejemplos, las condiciones de diversas talasocracias a través de la historia que permitieron revelar las características que Alfred

Thayer Mahan proponía en su célebre obra *La influencia del poder naval en la Historia*. Con la información recogida y el estudio de cada uno de estos factores fue posible contrastarlos con el caso mexicano, que por sus características insulares y costeras bien podría ubicarse como una potencia naval. Sin embargo, la historia da cuenta que el país está muy lejos de alcanzar esta capacidad, debido a una falta de cultura marítima, una deficiente administración de los recursos naturales y a un desarrollo ineficaz de la infraestructura portuaria, entre otros problemas.

## FUENTES

### IMPRESAS

- Alvarez de Abreu Antonio, Carmen Yuste López (1977), *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, pp. 206.
- Cahen, Claude (2010). *El Islam*, México, Siglo Veintiuno, p. 353.
- Denoon, Donald (2005). *The Cambridge history of the pacific islanders*, England, Cambridge University, pp. 471.
- Fusi, Juan Pablo (2013). *Historia mínima de España*, México, El Colegio de México, pp. 300.
- García Rojas, Irma Beatriz (2009). *Historia de la visión territorial del Estado mexicano. Representaciones político-culturales del territorio*, pp. 583.
- Garcia, Jordi (2007). *Espicias, delicias exóticas*, Barcelona, Intermon Oxfam, pp. 177.
- Glover, Jeffrey (2011). *The Hidden World of the Maritime Maya: Lost Landscapes along the North Coast of Quintana Roo*, México, Springer Editors, pp. 230.
- Guerra Vilaboy, Sergio, “La dramática historia de la Guerra del Pacífico (1879-1883) y sus consecuencias para Bolivia”, en *Revista www.izquierdas.cl*, núm. 15, abril 2013, pp. 213.
- Humboldt, Alejandro de (2009). *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Porrúa, pp. 453.
- Kinder, Herman, Werner, Hilgemann (1982). *Atlas histórico mundial. De los orígenes a la Revolución Francesa*, Madrid, AKAL, pp. 400.
- Lira, Andrés [ed.] (1984). *Espejo de discordias. La sociedad mexicana vista por Lorenzo de Zavala, José María Luis Mora y Lucas Alamán*, México, Cien de México, pp. 195.
- Mahan, Alfred T., (2007). *Influencia del poder naval en la historia*, Madrid, Ministerio de Defensa, pp. 577.

- Ratzel, Friedrich (2009). *Desde México. Apuntes de viaje de los años 1874-1875*, México, Herder, pp. 453.
- Rosas, María Cristina (2013). *Repensando la seguridad nacional de México*, México, Centro de Estudios Superiores Navales, pp. 201.
- Secretaría de Marina-Armada de México (2012). *Fundamentos de geopolítica, visión y análisis*, México, CESNAV, pp. 139.
- Tanaka, Michiko (2011). *Historia mínima de Japón*, México, El Colegio de México, pp. 375.
- Terzado Cuadros, Jorge (2005). *Alfred Thayer Mahan (1840-1914), contraalmirante u.s. navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico*, Viña del Mar, Universidad Viña del Mar, pp. 64.
- Vicens Vives, J. (1981). *Tratado general de geopolítica, el factor geográfico y el proceso histórico*, Barcelona, Editorial Vicens Vives, pp. 242.
- Whitney Hall, Jonh (2010). *El imperio japonés*, México, Siglo XXI Editores, pp. 355.

## **ELECTRONICAS**

- “2017 Military Strength Ranking”, disponible en: <http://www.globalfirepower.com/countries-listing.asp>.
- “BOLIVIA” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bl.html>.
- “ECONOMY FRANCE” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fr.html>.
- “ECONOMY INDIA” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/in.html>.
- “ECONOMY JAPAN” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ja.html>.
- “ECONOMY UNITED STATES” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html>.

- “Estadísticas Oficiales de Japón” disponible en [http://www.moj.go.jp/nyuukokukanri/kouhou/press\\_060530-1\\_060530-1.html](http://www.moj.go.jp/nyuukokukanri/kouhou/press_060530-1_060530-1.html).
- “France” disponible en: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fr.html>.
- <http://148.202.18.157/sitios/publicacionesite/ppperiod/Lhistoricas/pdfs/vol2/svalerio.pdf>.
- <http://espanol.mapsofworld.com/continentes/asia/mapa-de-china>.
- <http://espanol.mapsofworld.com/continentes/asia/mapa-de-japon>.
- <http://espanol.mapsofworld.com/continentes/asia/mongolia/>.
- <http://www.inegi.org.mx/sistemas/BIE/CuadrosEstadisticos/GeneraCuadro.aspx?s=est&nc=597&c=25586>.
- <http://www.semar.gob.mx/s/armada-mexico/1-julio-1897.html>.
- <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/temas/default.aspx?s=est&c=25433&t=1>.
- [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/129440/sector\\_Industria\\_\\_Naval.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/129440/sector_Industria__Naval.pdf).
- [https://www.unido.org/fileadmin/user\\_media\\_upgrade/Resources/Publications/IDR/EBOOK\\_IDR2016\\_OVERVIEW\\_SPANISH.pdf](https://www.unido.org/fileadmin/user_media_upgrade/Resources/Publications/IDR/EBOOK_IDR2016_OVERVIEW_SPANISH.pdf).
- “INDIA”, disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/in.html>.
- “Industria naval” disponible en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/129440/sector\\_Industria\\_\\_Naval.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/129440/sector_Industria__Naval.pdf).
- “Latin American Powers Ranked by Military Strength Ranking”, disponible en: <http://www.globalfirepower.com/countries-listing-latin-america.asp>.
- “Ley Orgánica de la Armada de México”, disponible en: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249\\_190517.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249_190517.pdf).
- “Manual estadístico del sector transporte 2015” disponible en <http://imt.mx/archivos/Publicaciones/Manual/mn2015.pdf>.
- “Mapa Turquía”, disponible en <http://espanol.mapsofworld.com/continentes/europa/turquia/>.
- “Merchant marine”, disponible en: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mx.html>.
- “MEXICO” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mx.html>.

factbook/geos/mx.html.

- “NETHERLANDS” disponible en: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/nl.html>.
- “Ports and terminals”, disponible en: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mx.html>.
- “Producción pesquera por Estado” disponible en [http://www.campomexicano.gob.mx/raw\\_pesca\\_gobmx/seccionar.php](http://www.campomexicano.gob.mx/raw_pesca_gobmx/seccionar.php).
- “Prontuario del Servicio de Transporte Marítimo Regular entre México y el Mundo 2014”, disponible en [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/Prontuario\\_2014-\\_v19\\_Dic\\_2014.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/Prontuario_2014-_v19_Dic_2014.pdf).
- “Proyecto de presupuesto de egresos de la federación 2016”, disponible en [http://ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF/2016/docs/07/r07\\_pir.pdf](http://ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF/2016/docs/07/r07_pir.pdf).
- “Puertos mexicanos”, disponible en: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos-de-mexico/>.
- “RUSSIA” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html>.
- “SAUDI ARABIA” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/sa.html>.
- “Servicios de Transporte Marítimo de Cabotaje: Mercancías y Pasajeros”, disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/Prontuario\\_2014-\\_v19\\_Dic\\_2014.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/Prontuario_2014-_v19_Dic_2014.pdf).
- “SPAIN” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/sp.html>.
- “TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS”, disponible en: <http://www.tibagroup.com/mx/transporte-maritimo>.
- “TURKEY” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/tu.html>.
- “UNITED ARAB EMIRATES”, disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ae.html>.

- “UNITED KINGDOM”, disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/uk.html>.
- “UNITED STATES” disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html>.
- “Zheng He: La efímera talasocracia china”, disponible en <https://sites.google.com/site/bibliotecaunedviajes2/El-mundo-antes-de-1942/zheng-he-la-primera-talasocracia-china>.